



NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE
CYKLISTICKÉ DOPRAVY

NEWSLETTER

3/2014

koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR
a Asociace cykloměst



Asociace
cykloměst

Akce

Letní putování po vinařských stezkách Mikulovska, 19. 7. 2014, Mikulov

Další z výletů po vinařských stezkách v okolí Mikulova je určený pro širokou veřejnost. Na výběr bude ze tří různě dlouhých okruhů, ze kterých si vyberou zdatní cykloturisté i rodiny s dětmi. Večer naváže festival Národů Podyjí na mikulovském náměstí - ochutnávky vín, krajové i národnostní speciality, vystoupení hudebních souborů a další. Více na vinarskestezky.cz



Eurobike, 27. – 30. 8. 2014, Friedrichshafen, Německo

Největší a nejvýznamnější světový veletrh se zaměřením na cyklistiku se koná v německém Friedrichshafenu. Vloni představilo své novinky 1280 vystavovatelů z 54 zemí. Součástí veletrhu je také **Demo Day**, kde mohou novináři otestovat nové modely kol pro sezónu 2015. Pátek 29. srpna 2014 bude věnován odborné konferenci o nových trendech v cykloturistice s názvem **Travel Talk**. Více na eurobike-show.de (v angličtině nebo němčině).

Cykloslovníček

Bike & Ride (B+R)

Forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou dopravu (železnice, metro, tramvaje a autobusy). Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem, autobusem, metrem či tramvají anebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh dostupný od stanice jízdním kolem, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu hlavně železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet potenciálních uživatelů.



NEWSLETTER koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR • 3/2014 • strana 1

Bratislava krotí přebujelou dopravu integrovanými opatřeními

Metropole Slovenska zažila po „sametové“ revoluci prudký nárůst automobilismu. V době, kdy se stavěla obrovská sídliště, nikdo nepočítal s tím, že počet registrovaných automobilů ve městě se vyšplhá na 530 automobilů/1000 obyvatel, což je více než ve Vídni. Město dnes podniká řadu kroků, které mají za cíl zkrotit automobilovou dopravu.



„Trápí nás především nízká obsazenost osobních automobilů. Podle našich údajů v každém autě průměrně jede 1,2 lidí, to je velmi malé číslo,“ říká poradce bratislavského primátora Michal Feik. Město proto mimo jiné zahájilo kampaň pod názvem „Svez svého souseda“. Jde v zásadě o carpooling, tedy organizované spolujízdy, které mají dát dohromady osoby cestující jedním směrem a zvýšit průměrný počet lidí cestujících v jednom autě. Díky tomuto kroku by se počet automobilů mohl snížit, celkově by se tak zlepšila průjezdnost městem. Centrální systém eviduje do současné doby 10,5 tisíce nabídek, které využilo celkem 1200 uživatel. Město se tak snaží posílit podíl veřejné dopravy a zlepšit podmínky pro cyklisty a pěší.

Bratislava tak v červnu 2013 zavedla jednotný systém lístků v tramvajích, autobusech a trolejbusích. Pilotně byla také spuštěna preference tramvají na několika městských křižovatkách. Navíc mají být podle plánu všechny vozy veřejné dopravy vybaveny navigačními systémy, takže bude vždy možné zjistit polohu vozu a aktuální dojezd.

Do všech dopravních prostředků je přítomné možné vzít s sebou také kolo, a to zdarma. Přeprava kol prostředky MHD přítomná na Slovensku vůbec není obvyklá. Obyvatelé a návštěvníci Bratislavy využívají tuto službu už téměř dva roky. Cyklisté mohou s kolem libovolného vozu, a to bez časového omezení.

Bratislava plánuje investovat také do zřízení půjčovny veřejných kol (bikesharing), která se spustí do provozu od září tohoto roku. Během první pilotní fáze by uživatelé měli mít šanci využívat celkem 100 kol, která budou k vypůjčení po registraci na tramvajenku. Stojany budou umístěny na širším území městského centra a dodavatelem celého systému bude česká firma Homeport, která provozuje systém v ulicích pražského Karlína. Otázky přirozeně vyvolává i bezpečnost cyklistů. V posledních třech letech Bratislava na rozvoj cyklotransportu vyčlenila více než 1,2 milionu eur (v přepočtu 35 mil. Kč) na projektovou dokumentaci a konkrétní opatření, jako jsou stojany na kola, cyklopruhy či cyklostezky.

„Všechny tyto kroky mají společný cíl,“ uzavírá výčet posledních kroků Michal Feik: „Jde nám o to, aby Bratislava byla městem, kde se dobře žije, a nikoli jen koridor pro projíždějící automobily.“ Více na cyklomesta.cz

V Jihlavě jezdí na kole do školy učitelé i žáci

Ranní cesta do školy na kole za asistence učitelů se pro několik dětí v Jihlavě stala každodenní rutinou. V rámci kampaně Do práce na kole tak po dobu jednoho měsíce se svými žáky jezdili učitelé základní školy v Seifertově ulici.

„Každý den jsem ráno svázel děti z různých míst po Jihlavě,“ vypráví Miroslav Švihálek, který je třídním učitelem 6. třídy. Učitel na děti čekal na předem domluvených místech a společně pak jeli do školy. Na kole tak pravidelně dojížděly děti z různých ročníků, ve věku od 12 do 15 let.

„Docela mě to překvapilo, původně jsem počítal pouze s dětmi z Jihlavy. Připojily se ale i děti, které bydlí v okolních obcích,“ říká Miroslav Švihálek. Největší vzdálenost podle učitele absolvovali dva sourozenci, kteří denně dojížděli z jedné ze sousedních obcí vzdálené od školy 15 kilometrů. Stojany u školy, které byly už před několika lety osazeny v rámci projektu „Bezpečně do školy na

zelenou“, tak našly své nové uplatnění. Pro děti denní dojíždění po měsíci neskončilo, kola se přý používají i nadále. Více na cyklomesta.cz



EuroVelo 13 na českém území kompletně proznačena



Stežka železné opony, známá též jako mezinárodní dálková cyklotrasa EuroVelo 13, se letos dočkala kompletního proznačení na českém území.

Trasa v celkové délce bezmála 10 000 km vede napříč Evropou místy, která byla dlouhé roky pro veřejnost uzavřena. Úsek podél českých hranic měří 866 km, v některých částech přitom trasa vede po německé či rakouské straně. Jednotné proznačení českých úseků logem EuroVelo 13 se podařilo díky finanční podpoře a spolupráci Karlovarského, Plzeňského, Jihočeského a Jihomoravského kraje, svobodného státu Bavorska, Dolního Rakouska a Evropské unie.

Více na eurovelo.cz a ceskojede.cz.

Návrhy legislativních změn dokončeny

Jednání Asociace měst pro cyklisty a Ministerstva dopravy, které směřovalo ke změně silničního zákona, se blíží k úspěšnému závěru. Výsledkem pracovních setkání během posledních 10 měsíců je nyní hotové paragrafové znění navrhovaných změn zákona. Cílem změn je větší zohlednění cyklistické dopravy v zákoně, včetně ekonomicky úsporných opatření. Podle očekávání bude návrh v září přednesen poslaneckému výboru pro dopravu, předložen poslancům a senátorům ze strany Ministerstva dopravy se předpokládá v říjnu letošního roku. Více o připravovaných změnách na cyklodoprava.cz, průběh jednání je k dispozici zde.

Zaměstnanci ve Francii dostanou zapláceno za dojíždění na kole

Po Nizozemsku, Německu či Belgii bude Francie další zemí, která zavádí platby zaměstnancům za pravidelné dojíždění do práce na kole. Smyslem těchto opatření je snaha vlády podpořit své obyvatele v zájmu o zdraví, snížení emisí a spotřeby fosilních pohonných hmot. Někde se jedná o možnost uplatnit si daňové úlevy, jinde se vyplácí přímo platby za ujetou vzdálenost na kole nebo příspěvek na zakoupení bicyklu. Ve Francii počátkem června odstartovala šestiměsíční pilotní fáze, během které budou zaměstnanci 20 společností dojíždějící do práce na kole dostávat 25 eurocentů za každý ujetý kilometr. Podle informací z [tiskové agentury Reuters](http://tiskove-agentury-reuters) o tom informoval francouzský ministr dopravy Frederic Cuvillier. Jak ministr dále zmínil, cyklodoprava se tak dostává na úroveň veřejné a automobilové dopravy, jejíž uživatelé mají ze zákona nárok na finanční kompenzaci. Podle očekávání francouzského Ministerstva dopravy by uvedená podpora měla zvýšit podíl cyklistické dopravy pro cesty do práce a z práce o 50 %. Výsledkem těchto cest by měla být celkově ujetá vzdálenost 800 mil. km. Více na Reuters.com (v angličtině) nebo cyklomesta.cz (v češtině).

Bike & Ride: Blýská se na lepší časy?

Velká parkoviště pro kola či parkovací domy v sousedství hlavních dopravních terminálů, to jsou dnes běžné obrázky z měst, která vsadila na podporu cyklodopravy. V Německu se celkem 15 % všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží na kole, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30 %. V tuzemsku jsou ale k vidění často spíše kola opřená o plot kolem nádražní budovy. Proč tomu tak je a co by mohlo situaci zlepšit?



Nedostatečné kapacity pro parkování kol – příklad z Dánska.

Vybavení železničních stanic a zastávek v ČR parkovišti a úschovny kol je dosud velmi slabé. Příčin je víc. Zčásti je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří podniku Správa železniční dopravní cesty - SŽDC, část Českým drahám jako dopravci), zčásti malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží tak dosud chybí i základní cyklostojany, případně jsou velmi špatné kvality, úschovny kol nebo krytá parkoviště jsou u nás k dispozici jen velmi výjimečně. Ještě horší je situace u autobusových terminálů či stanic MHD.

Bezpečné parkování u stanic a zastávek veřejné dopravy je přitom hlavní podmínkou pro fungující systém Bike & Ride (více na str. 1). Kombinací kola a vlaku v příměstské dopravě lze velmi dobře nahradit část provozu a odlehčit tak přetíženým výpadovkám měst během dopravních špiček.

Zájem ze strany obcí a měst přitom nechybí. Na mnoha místech si proto zajišťují parkování na vlastní náklady. Tak tomu bude například u připravované rekonstrukce přednádražního prostoru v Blansku, kde se město chystá postavit krytý přístřešek pro kola. Kromě něj bude nový přestupní uzel tvořit také parkoviště osobních automobilů a taxislužby, samostatné stání autobusové linky a protažení pěší promenády podél řeky Svitavy.

Další příklad bezpečného cykloparkoviště můžeme najít před vlakovým nádražím v Uher-

ském Hradišti. Od února 2014 tu slouží originální cykloboxy, o nichž jsme již informovali v [newsletteru č. 02/2014](http://newsletteru.c.02/2014). Velkou pozornost si získal projekt automatizované parkovací věže v Hradci Králové, která je v provozu již více než rok. Za tuto dobu posloužilo cykloparkoviště k uložení více než 16 tisíc jízdních kol; o instalaci podobného zařízení projevují zájem také další města.

V některých regionech usnadňují městům vznik nových parkovacích zařízení kraje, které metodicky a finančně podporují jejich postupné budování. Příkladem je **Jihomoravský kraj**, který aktuálně ve svém dotačním titulu nabízí prostředky v objemu 11 mil. Kč. S jeho pomocí je možné částečně financovat vybudování půjčovny nebo úschovny kol na vybraných železničních stanicích, ale také třeba další drobnou infrastrukturu jako jsou informační tabule, odpočívadla, přístřešky, odstavná zařízení pro kola, osvětlení apod.

Železnice a autobusy rozšiřují akční rádius cyklistů a jsou proto ideálním partnerem, který může zvýšit zájem o používání jízdního kola v regionech. Bezpečné uložení kol v začátku či cíli jízdy ale zatím zůstává z velké části spíše problémem. Situaci by mohl vyřešit avizovaný převod části nádraží z majetku Českých drah do vlastnictví SŽDC, o kterém se hovoří již delší dobu. Zatím se čeká na rozhodnutí o podmínkách převodu, které musí stanovit česká vláda. Zlepšení podmínek pro cyklisty tak zůstává stále převážně na bedrech měst a krajů.



Parkovací domy pro kola mají své místo hlavně v místech s velkým provozem cyklistů. Na fotografii parkovací věž u vlakového nádraží v Hradci Králové.



Špatně uzamknuté kolo je snadným cílem pro zloděje. Bezpečnostní stojany umožňují zamknout kolo za rám.



Dobrý příklad návaznosti na veřejnou dopravu - stojany u stanice metra Strážkov v Praze.

TÉMA: JAK ZABRÁNIT KRÁDEŽÍM KOL? HLAVNÍ JE SPRÁVNÉ PARKOVÁNÍ

V letních měsících, kdy kolo používá nejvíce lidí, zpravidla stoupá počet ukradených kol. Cyklisté často nevěnují zajištění kola proti krádeži dostatečnou pozornost a připravují tak vhodné podmínky pro zloděje. I když pojišťovny na situaci upozorňují, příčiny se stále neřeší. Pojištění kola totiž řeší jen důsledek nevhodného zajištění kola. Hlavními zbraněmi v boji proti krádežím však v každém případě jsou kvalitní stojany, bytelné zámky a správná technika zamykání.

Obava o ztrátu kola přitom bývá jednou z nejčastějších příčin, proč někteří cyklisté nepoužívají kolo například pro jízdy po městě. Město, které chce, aby se jeho obyvatelé pohybovali častěji na kolech, by proto mělo nabídnout možnosti pro bezpečné parkování, a to nejen na svých pozemcích a u svých budov, ale podporovat také vznik cykloparkovišť mimo ně.

Bezpečnostní stojany by měly být rozmístěny všude, kde se předpokládá pohyb cyklistů, tedy u veřejných budov jako jsou například úřady nebo knihovny, u škol, obchodních center a sportovišť či restaurací. Zvláštní a velmi důležitou kapitolou je parkování u dopravních uzlů, tedy na nádražích a zastávkách městské veřejné dopravy. Systémům Bike and Ride, které zlepšují podmínky pro používání veřejné dopravy, se podrobně věnuje článek **Bike and Ride: Blýská se na lepší časy?** na straně 2.

Dobrý návrh parkování obvykle představuje řešení na míru, s respektováním cílové skupiny cyklistů, typů kol a předpokládané délky parkování. Zatímco u krátkodobého parkování (typicky například před malými obchody) postačí nekryté stojany, u dopravních terminálů by neměla chybět krytá a uzamykatelná stání v podobě úschoven, cykloboxů nebo parkovacích domů, kde je kolo chráněno před nepřízní počasí a kde lze bez obav nechat kolo uložené i přes noc. V českých podmínkách se dnes už můžeme setkat také s cykloboxy, které umožní bezpečně uložit

INZERCE

CHYTRÁ ŘEŠENÍ PRO CYKLODOPRAVU



www.studio21.sk



Při velkém množství parkujících kol se skladnost zvýší výškově odsazenými stojany.



Podélné parkování bývá výhodné v prostorově omezených podmínkách, důležité je neomezovat chodce.

také cyklopříslušenství (světla, brašny, cyklistické prilby nebo cyklosedačky). Českým unikátem je také robotická parkovací věž v Hradci Králové s celkovou kapacitou 116 kol, kterou využívají především majitelé dražších kol a elektrokol. Obdobná zařízení představují poměrně velkou investici a budou mít smysl hlavně v místech se silným provozem cyklistů. Kromě vhodného typu stojanů a určení standardu parkování je také velmi důležité umístění případného cykloparkoviště. Pokud ho cyklista nezahledne ve chvíli, kdy sesedá z kola před budovou, kterou chce navštívit, nebo aspoň směrovku k němu, hledá zpravidla náhradní místo pro zaparkování. Pro cyklisty je velmi důležitá možnost dohlédnout na zaparkované kolo ve stojanu z navštívené budovy. Stojany schované za rohem či na jinak skrytém místě jsou většinou odsouzeny k nepoužívání, investice se tak často zčásti či dokonce úplně mýjí účinkem. Podle typu zařízení, kde je cykloparkoviště instalováno, lze do jisté míry odhadnout, kolik zde bude parkovat kol, zda to budou kola dražší, s lepší výbavou nebo starší kola nízké hodnoty a jaká bude typická doba parkování. Pro bezkonfliktní provoz bývá důležité také umístění stojanů mimo hlavních koridorů pro pěší. Instalace jednotlivých stojanů rovnoběžně se směrem chůze obvykle chodcům nevadí a nevytváří konflikt mezi cyklisty a pěšími.

U větších cykloparkovišť je třeba uvažovat o řešeních, která minimalizují zabranou plochu a umožní efektivně kola poskládat. Více kol na stejné ploše je možné uložit při šikmém parkování, kde jsou kola umístěna v menších rozestupech než při kolmém parkování (nedochází k dotyku řídicítek). Kapacitnější variantou je také kolmé parkování s výškově odsazenými stojany. V prostorově omezených podmínkách je vhodné instalovat stojany jednotlivě za sebou v podobě zábradlí, které oddělují např. vozovku od chodníku.

Na českém trhu je k dispozici už poměrně slušný výběr sériově vyráběných kvalitních stojanů. Města i soukromí investoři si také mohou nechat vyrobit stojany na míru podle architektonického návrhu. Zde je třeba mít už jistou zkušenost, užitečné bývá ověření předchozích referencí.

Základní požadavky na kvalitní stojan jsou:

- Opření rámu ve dvou bodech pro zajištění stability stání – dvě svislé/šikmé trubky cca 60 cm od sebe.
- Možnost uzamčení rámu - obě tyče spojené ve smyčku nebo tyč opatřena přídatnou smyčkou/kroužkem.
- Všechny části stojanu musí být oblé, tj. bez hran, s hladkou nekorodující povrchovou úpravou.
- Odolnost proti vandalům.
- Pevné uchycení do podloží (šrouby jsou nevhodné, ideální je stojan zabetonovat).

Uvedené požadavky obvykle nejlépe splňují jednoduchá „zábradlí“, tedy stojany vytvořené z různě vytvarované, do povrchu zapuštěné trubky, o kterou lze stabilně opřít všechny typy kol, aniž by se některé jejich části opíraly o stojan a tedy kolo poškozovaly.

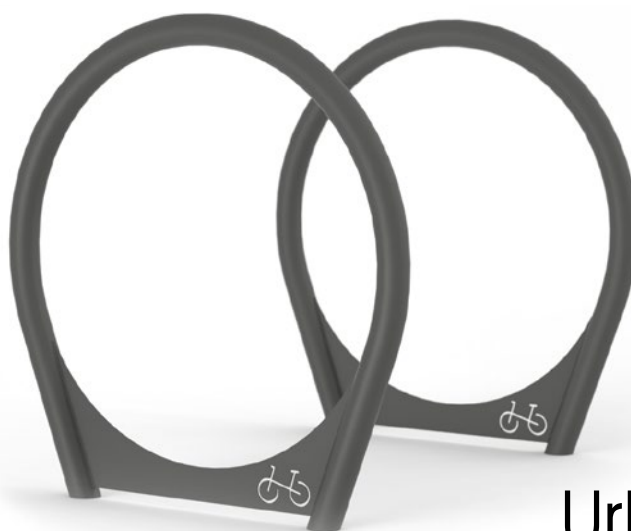
Pro zajištění dobré sítě cykloparkovišť může město uskutečnit řadu kroků. Mezi ně patří kromě postupné instalace stojanů u veřejných budov a na pozemcích vlastněných městem, plánování a realizace větších cykloparkovišť především u dopravních uzlů, metodická a osvětová podpora (např. v podobě technického manuálu a doporučení ohledně typů a možností místních dodavatelů) či dotační program pro cykloparkování pro soukromé investory. Základem je ale stanovení pravidel v základních územně plánovacích dokumentech města, jako jsou územní plán či generel dopravy.

Maximálně bezpečný pro Vaše kolo

Stojan na kola Tubo byl navržen především s ohledem na funkci. Masivní zakřivená trubka zapuštěná do betonu vytváří prostor pro uzamčení, v kterémkoli místě rámu kola. Tvar kruhu nijak nedefinuje, kde by se mělo kolo opírat. Pro většinu běžných kol naleznete po obvodu stojanu dva body pro bezpečné opření. Piktogram kola ve spodní části pak napovídá, k čemu je kruh určený.

Nejen stojany a opěráky pro kola, ale také parkovací boxy pro kola můžete nalézt v portfoliu firmy Urbania s.r.o., která se zabývá výrobou a vývojem nejen vlastních návrhů. Tým Urbania může také přivést k životu Vaše vlastní návrhy městského mobiliáře.

www.urbania.cz



Urbania®

INZERCE