

mobile2020

Městem na kole



www.cz.mobile2020.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union
Spolufinancováno programem Evropské unie Inteligentní energie pro Evropu

**Publikace byla připravena:**

Baltským environmentálním fórem, Lotyšsko

Antonijas 3-8

LV-1010 Riga

Kontaktní osoba: Ingrida Bremere

www.bef.lv

Partner projektu Mobile 2020 v České republice:

Regionální environmentální centrum (REC), Česká republika, o.p.s.

Pobřežní 95/74

Praha 8, 180 00

Kontaktní osoba: Tomáš Řeháček, trehacek@rec.org

czechrepublic.rec.org

Editace a distribuce:

Konsorcium projektu Mobile 2020

www.mobile2020.eu

Autorská práva: Jutta Deffner, Thomas Hefter, Klemen Gostič

Jakékoli kopírování nebo použití fotografií a jiných ilustrací publikovaných v této brožuře bez písemného souhlasu je zakázáno.

Řízení projektu:

Baltské environmentální fórum, Německo

Osterstraße 58

D-20259 Hamburg

Kontaktní osoba: Matthias Grätz

www.bef-de.org

Výhradní odpovědnost za obsah této publikace nesou její autoři. Obsah publikace nemusí nutně odrážet stanovisko Evropské unie. EACI ani Evropská komise nenesou žádnou zodpovědnost za jakékoli tvrzení postavené na informacích obsažených v této publikaci.

Srpen 2013

Obsah

Kapitola 1: Předmluva	04
Kapitola 2: Úvod	05
Kapitola 3: Jak začít	08
Kapitola 4: Nabídka služeb cyklistům	12
Kapitola 5: Propagace cyklo dopravy	13
Kapitola 6: Další zdroje informací	18
Příloha: Cykloadresář	19





Kapitola 1: Předmluva

Prostřednictvím brožury “Městem na kole” chceme poskytnout určitou vizi a inspiraci všem těm, kteří se věnují oboru cyklo dopravy na úřadech měst a obcí. Jde především o odborníky na územní a dopravní plánování, členy představenstva měst, ale i všechny ty, kteří považují kolo za dopravní prostředek ke každodennímu využití.

Vysvětlující informace této brožury vycházejí z faktu, že rozhodnutí lidí používat kolo jako každodenní dopravní prostředek není ovlivněno pouze tím, je-li k dispozici cyklo dopravní infrastruktura. Proto se také věnujeme důležitosti cyklo dopravy v rovině individuálního využití a výhod pro města, včetně integrace cyklo dopravy do městských plánů. Cílem této brožury je povzbudit realizaci cyklo dopravního rozvoje na úrovni měst. Proto je převážně věnována zdánlivě začátečnickým tématům, jako například “jak začít”, “cyklo dopravní služby” a “propagační aktivity”. Jako doplňující zdroje informací doporučujeme internetové stránky www.cyklostrategie.cz.

Prostřednictvím této brožury se také snažíme čtenáře navést k dalším zdrojům informací a příkladů z osvědčené praxe. Součástí brožury je i adresář obsahující odkazy na existující dokumenty a informace o organizacích věnujících se podpoře a rozvoji cyklo dopravy.

Tato brožura byla vytvořena na podporu implementace nové Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, která byla schválena vládou ČR dne 22. května 2013 a dále nově vzniklé Asociace měst pro cyklisty, která byla ustanovena 2. července 2013.

Brožura má podporovat globální cíl Cyklostrategie, což je propagace myšlenky **Vize 25**, která sleduje rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Vizí tedy je, aby se cyklistická doprava v rovinatých oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25 % na celkové dělbě dopravní práce u cest do vzdálenosti 5 km. **Vize 25** představuje systém městské mobility, který věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové dopravě, cyklistické dopravě, veřejné a pěší dopravě (4 x 25 % pozornosti). **Vize 25** má proto ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny její druhy.

Brožura byla vytvořena v rámci projektu **Mobile 2020**, který je spolufinancovaný programem EU Inteligentní energie pro Evropu (IEE).

Doufáme, že shledáte naše informace přínosnými!

Kapitola 2: Úvod

Proč si cyklo doprava zaslouží naši pozornost?

Životem pulzující město nebo obec je takové, které nabízí škálu dopravních možností všem, ať už se jedná o pěší, cyklisty nebo cestující MHD. Všichni by měli mít k dispozici kvalitní městské zázemí a mělo by se jim dostat stejných výhod jako se dostává motoristům. V praxi je to tak, že auto stejně nedokáže naplnit všechny dopravní potřeby v rámci městského prostoru. I tam, kde si motoristé užívají plynulosti dopravy, je použití motorových vozidel omezeno a limitováno v zájmu zachování určité kvality ovzduší, energetických úspor a přístupu k obytným zónám a kvalitě života v nich.

Kombinací vhodných opatření k propagaci pěší a cyklistické dopravy a většího využití MHD mohou města výrazně snížit podíl motorové dopravy na dělbě přepravní práce. Pokud jsou motoristům nabídnuty atraktivní alternativy k individuální automobilové dopravě, zejména pak na kratší vzdálenosti, může dojít k výraznému vylepšení dopravní situace města. Je známo, že cesty na vzdálenost kratší než 5 km jsou lépe zvládnuty prostřednictvím pěší a cyklistické dopravy, než prostřednictvím automobilu. Hlavními výhodami jsou:

- Správně zvládnutá cyklo dopravní síť nejenže vede k lepší dopravní bezpečnosti, ale jako aktivní forma dopravy také přispívá ke zdravému životnímu stylu.
- Dospělí lidé (18–65 let věku) by měli týdně věnovat minimálně 150 minut fyzickému cvičení střední intenzity. Chůze a jízda na kole jako každodenní forma dopravy je v tomto smyslu vnímána jako aktivita, která toto doporučení naplňuje¹.
- Jízda na kole a chůze jsou základem pro rozvoj orientačních a motorických dovedností a rovněž podnětem pro rozvoj sociálního začlenění, zejména u dětí a mládeže.
- Náklady spojené s parkováním aut jsou značně vyšší než náklady na parkování kol.
- Cyklo dopravou se vytváří více městského prostoru pro lidi – na jedno parkovací místo pro auto se vejde 7–9 kol.²
- Cyklo doprava a MHD se vzájemně doplňují – jedná se o velmi kompatibilní a pohodlnou kombinaci pro obě formy dopravy.



1 Global recommendations on physical activity for health (2011), WHO
2 FGM AMOR, 2011. Moderní cyklistika – 20 dobrých důvodů pro cyklistiku



Nezáleží na tom, jestli jdete pěšky nebo jedete na kole po celou dobu vaší cesty nebo pouze její část. V každém případě je výsledek přínosem pro vaše zdraví!

Jaké výhody nabízí cyklopráva vašemu městu nebo obci?

Zvýšení podílu cyklopravy ve městech a obcích přináší výhody spojené především s kvalitou městského prostoru a životního prostředí a dále dlouhodobé úspory plynoucí ze³:

- Snížení podílu individuální automobilové dopravy s tím, jak se zvýší podíl občanů-cyklistů využívajících jízdní kolo k cestě do práce.
- Zvýšení využití a oblíbenosti městské dopravy, pokud je umožněno ji kombinovat s cykloprávkou.
- Obecné zlepšení kvality ovzduší a kvality městského prostoru, zejména ve smyslu množství emisí a hluku, kvality veřejných prostor a zatraktivnění města či obce současným i budoucím obyvatelům.
- Úspora prostoru, a to jak v oblasti silniční sítě, tak v místech určených k parkování. Tím dojde ke snížení nákladů na výstavbu silniční sítě a zároveň se otevře možnost pro jiná, šetrnější využití tohoto prostoru.
- Pokles dopravní intenzity města či obce zvýší atraktivitu městských center a tím přispěje k lepšímu využití veřejného prostoru, například pro účely ubytování a obchodu, kulturních aktivit či relaxace.
- Snížení negativních dopadů motorové dopravy na kulturní a historické památky měst a obcí a tím pádem snížení nákladů na jejich údržbu.
- Všeobecné snížení výdajů městské správy (na autoparky, údržbu silnic, výstavbu nové infrastruktury atd.).

Jakým způsobem začlenit cykloprávu do plánů rozvoje města?

Úspěšná cykloprávní politika je utvářena jako součást dopravní politiky města zahrnující všechny formy dopravy. Proto by také měla být sloučena s politikou územního plánování, městského rozvoje a také sociálně-ekonomickou politikou, neboť tyto se vzájemně ovlivňují a doplňují.

Každá samosprávná obec nebo město má k cykloprávkě odlišný přístup. Zatímco některá města nebo obce vytvoří nezávislý dokument, například generel cyklistické dopravy, jiná začlení rozvoj cyklopravy do existující plánovací dokumentace, jako například obecné plány rozvoje města nebo dokumenty vykládající dopravní politiku města či obce. Samosprávní jednotka s velmi vyspělou cykloprávní kulturou se většinou pyšní kvalitní cykloprávní infrastrukturu-

rou, rozsáhlými zařízeními pro cyklisty i jejich velkým počtem v ulicích. Nicméně je důležité zdůraznit, že komunikace vedoucí ke změně přístupu účastníků provozu k cykloprávkě, není podmíněna existencí cykloprávní infrastruktury. Naopak infrastruktura a cykloprávní služby, které město nabízí, jsou určitou formou vyjádření dopravní kultury města a jeho prestiže.

Rozhodnutí o každodenním využití jízdního kola jako dopravního prostředku není ovlivněno dostupnou infrastrukturou.

Schéma č. 1 poukazuje na cykloprávní mobilitu jako systém obsahující celý soubor součástí, které umožňují každodenní použití jízdního kola jako dopravního prostředku.



Schéma č. 1: Cyklopráva jako systém obsahující její materiální a symbolické aspekty (Zdroj: EnCYKLOpedie projektu Mobile 2020 (2013))

Města, která jsou známa pro svoji vyspělou cykloprávní kulturu, se jejímu rozvoji věnují dlouhodobě, a proto dosahují vysokého podílu cyklopravy na dělbě přepravní práce.



Kapitola 3: Jak začít

Kampaně a investice do rozvoje cyklo dopravní infrastruktury jsou neoddělitelně svázány a často se vzájemně doplňují. Avšak ještě předtím, než se rozhodneme investovat do infrastruktury, je důležité analyzovat dopravní situaci v našem městě tak, aby město investovalo prostředky vhodně a účelně. Menší, ale zato funkční a vhodně propojená síť městských cyklotras a cyklopruhů bude nadále sloužit jako pozvánka pro další z potenciálních cyklistů. Je proto důležité se soustředit na oblasti města s vysokou poptávkou po dopravních službách, a stejně tak se vyvarovat roztržštění a nesouvislostem v cyklo dopravní síti.

Počáteční rozhodnutí k výstavbě cyklo dopravní sítě města je spojeno se základní typologií jejího určení. Úspěšným prvním krokem je začít v oblasti s větší vnitřní dopravní intenzitou. Toto může být oblast s vyšším počtem škol, které by nově vzniklá síť propojila s přilehlými obytnými zónami. Také se může jednat o průmyslovou nebo obchodní zónu v blízkosti obytných zón města. Další možností je začít v bodě dopravního uzlu, jako je vlaková nebo autobusová stanice denně používaná k cestám do práce nebo do školy. Zkušenosti z ostatních měst Evropy vyzdvihují pozitivní korelaci mezi existencí cyklo dopravní infrastruktury, která je bezpečná a množstvím cyklistů, kteří ji využívají. V Kodani vedla výstavba cyklo dopravní infrastruktury k 18–20%⁴ nárůstu počtu cyklistů. Potřeba vhodné infrastruktury, cyklo dopravních akcí a politiky pro zvýšení podílu chodců a cyklistů je v evropských cyklistických metropolích dobře zmapována a známa. Jedním z důležitých ponaučení je nespolehat pouze na jednu strategii. Jak bylo zjištěno v nedávném posudku mezinárodní odborné literatury, obce musí zrealizovat kompletní balíček integrovaných opatření⁵. Kampaně jsou základní stavebním kamenem podpory cyklo dopravy a společně s výstavbou infrastruktury mohou být velmi účinným přesvědčovacím nástrojem, vedoucím k jejímu rozvoji.

Vyšší úroveň kvality cyklo dopravní infrastruktury je přímo úměrná k podílu cyklo dopravy na dělbě přepravní práce a celkovému počtu cyklistů⁶.

Na kole do školy

V České republice nejsou jízdní kola považována za plnohodnotný dopravní prostředek pro cestu do školy a zpět. A to i přesto, že vzdálenost mezi domovem a školou je mnohdy kratší než 3 km, což dítěti nezabere více než 10 minut.⁷ Kampaň Do školy na kole je oblíbená v něk-



terých evropských městech, ale jinak se jí nedostává příliš pozornosti. Děti obvykle do školy na kole nejezdí vůbec, a když ano, tak většinou přestanou v období puberty. Nejčastějším důvodem, proč do školy na kole nejezdí, je bezpečnost. Tento problém je nejlepší vyřešit vytvořením bezpečného cyklistického spojení mezi školou a okolními obytnými zónami. Nicméně ve většině středoevropských a východoevropských zemí je infrastruktura nedostatečná, zanedbávaná nebo chybí úplně. Následující příklady mají za úkol seznámit čtenáře s některými z kampaní zaměřenými na motivaci žáků (a jejich rodičů) k využívání jízdního kola k cestě do školy.

„Bezpečné cesty do škol“ (Bologna, Itálie)

Bezpečné cesty do škol je projekt zaměřený na rozvoj trvale udržitelných dopravních alternativ, které by snížily intenzitu motorové dopravy a znečištění vzduchu v okolí škol, tím pádem pozvedly bezpečnost a stimulovaly žáky a studenty k cestě do školy na kole. Město Bologna se rozhodlo učinit cyklo dopravní infrastrukturu bezpečnější tím, že byly separovány pruhy pro cyklisty od motorové dopravy a dále zlepšit bezpečnost v těch částech vozovky, kde dochází k častému přecházení dětí nebo přejíždění cyklistů.⁸ Projekt si dal za cíl vytvoření bezpečného prostoru pro přecházení či přejíždění a dále výstavbu bezpečných cyklopruhů, kruhových objezdů pro cyklisty, dělících dopravních ostrůvků a instalaci světelné dopravní signalizace. Více informací je k dispozici na stránkách www.civitas-initiative.org.

„Objevte Svět na kole“ - projekt německých škol

Jako součást německé sítě bezpečných cest je velké množství pozornosti věnováno kampaním typu Do školy na kole. Proces samotné organizace a realizace těchto kampaní se stal velmi všestranným tím, že je spoluprací orgánů místní správy, policie, učitelů, rodičů a neziskových organizací. Všichni, kdo jsou do kampaně zapojeni, mají stejný cíl, a to snížit riziko nehodovosti při cestách do školy i ze školy. Vyzkoušeno bylo několik různých pojetí této kampaně, např. společné cesty na kole, cyklo dopravní výcvik pro děti a tvorba cyklo map. Do akce se běžně zapojuje více než 30 měst. Pro více informací navštivte internetové stránky projektu [zde](http://www.civitas-initiative.org).

8 The “Safer Road to School” project.
<http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=79&sel_menu=16&measure_id=701&back_id=30>

4 Jensen, S.U., Rosenkilde, C. & Jensen, N., 2007. Road safety and perceived risk of cycle facilities in Copenhagen. Presentation to AGM of European Cyclists Federation, pp.1–9.
5 Pucher, J. & Buehler, R., 2010. Walking and Cycling for Healthy Cities. Built Environment, 36 (4), pp.391–414.
6 Dill, J. & Carr, T., 2003. Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them. Board, National Research Council, Washington, DC, 1828 (1), pp.116–123.
7 Baltic Sea Cycling – Inspiration book.



Zavádění dopravních opatření v rakouských školách

Pilotní projekt Schoolway.net probíhající v Rakousku, se zaměřil na realizaci opatření dopravního managementu ve školách s cílem podpořit děti, rodiče a učitele jednak k většímu využití jízdního kola při cestách do škol, ale také k dopravní samostatnosti. Propagační kampaně se zúčastnilo šestnáct škol, které se rovněž zapojily do procesu vytváření plánů dopravního řízení pro školy. Kumulativně projekt oslovil téměř 85 000 žáků a 5 000 učitelů. Pro více informací navštivte internetové stránky projektu [zde](#).

Na kole do práce

Mnoho měst je paralyzováno během ranní a odpolední dopravní špičky. Výsledkem je znečištěný vzduch v našich městech, zvýšené hladiny hluku a neustále vytvářený stress, který má negativní dopady na všechny účastníky provozu, včetně motoristů. Situace je o to horší, vezmeme-li v potaz, že většina automobilů s sebou veze tři prázdná místa. Takový dopravní systém je nejen neefektivní, ale je také škodlivý pro naši duševní a fyzickou pohodu. Jízda na kole na druhou stranu vyžaduje mnohem méně prostoru a městům může ulevit od dlouhých dopravních kolon i od neustálé nutnosti přestavby zelených a jiných ploch na infrastrukturu pro motorovou dopravu.



Do práce na kole je společně s kampaní Do školy na kole hlavní prioritou. Přesvědčení zaměstnanců ke změně dopravních návyků není nezbytně podmíněno nákladnou investicí. Vytvoření menších stimulů je kolikrát realističtější a může být i velmi účinné – například zajištění bezpečného parkoviště pro kola, případně i se service pointem obsahujícím základní nářadí pro údržbu kol nebo šatny. Do práce na kole se stalo rozšířenou kampaní v mnoha zemích a městech Evropy včetně ČR, kde soutěž probíhá v režii občanského sdružení Auto*Mat. Prostřednictvím kampaně se vytváří a posiluje cyklo dopravní návyk a změna dopravního chování. Některé příklady jsou představeny níže.

„Na schůzky na kole“ (Linz, Rakousko)

Záměrem projektu je motivovat zaměstnance magistrátu města Linz k většímu využití jízdního kola při dopravě na pracovní schůzky po městě. Během pilotního projektu byla zaměstnancům několika odborů (cca 400 zaměstnanců) k dispozici jízdní kola a stejně tak přístup do šatny a sprch v garáži magistrátu. Každá z kanceláří magistrátu mohla využít tři kola zaparkovaná

na nově postaveném parkovišti kol, které vzniklo transformací dvou parkovacích míst pro automobily. Akce slavila velký úspěch a jejím výsledkem byl dokonce příslib přestavby dalších parkovacích míst pro automobily, aby se zvýšila parkovací kapacita pro jízdní kola na celkový počet 2500, což odpovídá celkovému počtu zaměstnanců magistrátu. Pro více informací navštivte internetové stránky projektu [zde](#).

Kampaň „Do práce na kole“

Do práce na kole je v západní Evropě dlouhodobou a uznávanou kampaní, která každý rok přesvědčí tisíce zaměstnanců o efektivitě cyklo dopravy. Během posledních pár let si tato kampaň našla cestu i do České republiky, kde se v roce 2012 uskutečnil druhý ročník. Účelem této kampaně je motivovat společnosti a jejich zaměstnance k podpoře a zodpovědnosti tím, že předsedají z aut za říditka jízdního kola. Zaměstnanci většinou vytvoří několik skupinek, které spolu vzájemně soupeří o největší počet kilometrů ujetých během trvání soutěže. V některých cyklisticky vyspělých zemích, jako například Dánsko, má soutěž obrovskou popularitu a každoročně se jí účastní přes 100 tisíc obyvatel. V České republice nabízejí organizátoři soutěže bezplatný konzultační servis a profesionální podporu v oblasti rozvoje cyklo dopravy. Jedná se především o konzultační služby spojené s výstavbou infrastruktury, vytvoření pobídkového programu a jiných bezplatných nástrojů a služeb určených společností.

„Feeder“ cyklo doprava

„Feeder“ doprava je pojem vystihující využití jízdního kola jako stabilní součásti intermodality. Její význam spočívá ve snadném využití několika vzájemně na sebe navazujících forem dopravy v rámci jedné cesty.⁹ Feeder spočívá v začlenění jízdního kola do pomyslného řetězce dopravních prostředků, a tím pádem přispívá ke zvýšení četnosti využití kola na cestě do školy nebo do práce, ale i na nákup či za zábavou. Obecně lze říci, že feeder představuje větší přínos při delších vzdálenostech, jako například při cestě do jiného města nebo z okrajové městské části do centra města. Iniciativy s tímto spojené jsou především opatření typu bike&ride nebo ride&bike, které efektivně kombinují použití jízdního kola a MHD. Základním předpokladem je úspěšná integrace cyklo dopravní infrastruktury do infrastrukturní sítě. Pouze tehdy se může feeder stát skutečně inovativním a efektivním dopravním nástrojem.

Hledání optimální kombinace

Jestliže je pozornost věnována cyklo dopravě nebo rozvoji MHD separátně, ani jedna z dopravních forem nemá potenciál stát se maximálně optimalizovanou. Pouze spojení předností cyklo dopravy a MHD nám umožní dosáhnout optimální kombinace, která svou pohodlností a efektivitou překonává individuální automobilovou dopravu. Tato forma integrace rozhodně není

9 European Cyclists' Federation
<<http://www.ecf.com/cycling-tourism/intermodality-bike-and-train-tram-tube-bus-ferry-plane/>>



nijak výjimečná a v mnoha západoevropských zemích je zcela běžná. Kombinace cyklo dopravy a MHD umožňuje cestu ode dveří ke dveřím, stejně tak jako cesty na delší vzdálenosti. Nicméně podmínkou úspěchu je existence dostačujících parkovacích kapacit. Jedině pak se dá docílit snížení dopravní intenzity, hluku a znečištění ovzduší, čímž dosáhneme pozitivní zpětné vazby pro další nárůst popularity cyklo dopravy. Problémy a nedostatky současné dopravní infrastruktury je tedy nejlepší řešit změnou v plánovacích přístupech tak, aby se celá dopravní síť stala přístupnější tím, že nabídne propojenost vlakových, autobusových a cyklo dopravních tras se strategicky umístěnými terminály park&ride a ride&park.

Ať už se jedná o investici do cyklo dopravní infrastruktury nebo o cyklo dopravní kampaň, intermodalita musí být základním stavebním kamenem pro další budování a rozvoj cyklo dopravy v ČR. Integrace cyklistů do současných dopravních schémat a omezení neustálého narušování městského prostoru individuální motorovou dopravou ve výsledku povede k efektivnějšímu, zdravějšímu a pohodlnějšímu cestování pro všechny.

Kapitola 4: Nabídka služeb cyklistům

Propagace cyklo dopravy jako každodenní formy dopravy v českých městech a obcích je spojená s kvalitními službami. Služby cyklistům zahrnují jak infrastrukturální tak i jiná opatření, která mají především

- přispět ke kvalitě a pohodlí každodenní jízdy na kole,
- dát cyklistům pocit plnohodnotnosti a jejich akceptace jako účastníků provozu.

Služby jsou esenciální část celku, zejména pokud přistupujeme k cyklo dopravě systémově!



Škála jednotlivých opatření je velká. Může se jednat o informační brožury a mapy, postupnou integraci systému MHD a cyklo dopravy, systémy sdílení kol, parkování kol, ale i opatření zdánlivě menší důležitosti, jako například servisní stanice typu 'oprav si sám' nebo internetové a mobilní služby pro cyklisty.

Systémy veřejného sdílení kol

Systémy sdílení kol jsou jedním z opatření, která mají potenciál přispět k integraci cyklo dopravy do městských dopravních systémů. To ovšem za předpokladu, že je systém sdílení kol optimálně nastaven. Existuje velké množství variací těchto systémů v závislosti na technologickém a institucionálním zpracování. Pro města a obce může být systém sdílení kol dlouho chybějícím povzbuzením, vytvářejícím další poptávku po dalších zlepšeních cyklo dopravní infrastruktury. Uživatelům tyto systémy nabízejí přístup k jízdnímu kolu dvacet čtyři hodin denně, ve specifických lokalitách, aniž by se museli starat o technickou údržbu nebo nutné opravy. V posledních letech došlo k úspěšnému osvojení a zavedení systémů sdílení kol v několika východoevropských městech. Více o těchto systémech se můžete dočíst v EnCYKLOpedii projektu Mobile 2020.

Systémy sdílení kol mohou být významným doplňkem k existujícím dopravním systémům. Jejich zavádění by ale vždy mělo být přizpůsobeno místním podmínkám toho či onoho města.

Parkování kol

Stejně jako automobilová doprava, ani cyklo doprava nemůže fungovat bez vhodně navržených parkovacích ploch. Parkoviště pro jízdní kola jsou zejména zapotřebí v částech města s četným výskytem veřejných a jiných institucí, které znamenají vysokou intenzitu dojíždění. Jedná se především o university a školy, vlakové stanice a stanice MHD, kancelářské objekty, komerční centra, rezidenční oblasti a tak dále.

Absence parkovišť pro jízdní kola znamená významné omezení počtu potenciálních cyklistů.

Je důležité zabudovat výstavbu parkovišť pro jízdní kola do plánovacích procesů tak, aby se staly nedílnou součástí cyklo dopravní sítě. V mnoha případech se přitom nemusí jednat o nákladné a zdlouhavé úpravy nebo zásahy do současné dopravní infrastruktury nebo do městského prostoru. Více informací o možnostech parkování jízdních kol najdete v EnCYKLOpedii projektu Mobile 2020.

Kapitola 5: Propagace cyklo dopravy

Nástroje pro města a obce

Kromě množství přesvědčivých argumentů ve prospěch cyklo dopravy jsou marketingové akce stále více využívány k propagaci cyklistiky kvůli tomu, že infrastruktura sama o sobě nepřináší vždy požadované zvýšení počtu cyklistů. Dnešní formy marketingu jsou proto jedním z hlavních nástrojů pracovní sady propagace cyklo dopravy. Moderní cyklo akce jsou vytvářeny tak, aby



s sebou nesly určitý emoční prvek. Na úrovni měst by pak cykloaktivity spojené s rozvojem cyklo dopravy měly být vnímány jako nová výzva pro město. Více informací o propagaci cyklo dopravy a s ní spojeným marketingem najdete na www.cyklodoprava.cz/marketing.

Cyklo dopravní kampaně na městské úrovni

Kampaně jsou efektivním nástrojem propagace vedoucím k změně přístupu a smýšlení určité skupiny lidí ve prospěch cyklo dopravy. Jako takové nabízejí rovněž příležitosti pro místní správu, nejrůznější asociace a organizace, ale také podniky. Příkladů cyklo dopravních kampaní se dá najít mnoho. Základní principy kampaně z dánské Kodaně jsou shrnuty v tabulce níže. Jejich aplikace tvoří základ úspěšných kampaní, jež měly pozitivní dopad na vnímání cyklo dopravy.¹⁰

Aktivní účast	Samotné znalosti nestačí. Organizátoři a účastníci musí sednout na kola a aktivně se zapojit. Zkušenosti ukazují, že je zapotřebí delší časové období k tomu, aby se zvýšil počet těch, co přesedlali na jízdní kolo.
Hmotný prospěch	Je třeba, aby kampaň měla cílové skupině co nabídnout a také, aby cyklistiku prezentovala jako reálnou možnost každodenní dopravy.
Význam	Potřeby a přání cílové skupiny a současný stav by měly být předem identifikovány a analyzovány, pokud má mít kampaň význam a dopad. Obecně vzato, čím více je cílová skupina homogenní, tím efektivnější se komunikace stává. Pokud se snažíme o oslovení všech, většinou neoslovíme nikoho.
Bezprostřednost a vlastnictví	Cílová skupina musí cítit, že kampaň rozpoznává a věnuje se aktuálním problémům a nedostatkům. Také je důležité, aby skupina vnímala kampaň jako svoji, čímž se zvyšují její šance na úspěšnost. V mnoha případech byly aktivity lokální kampaně přeneseny do kampaně celonárodní.
Vzor	Jednou z velkou výhod je účast osobnosti, která je pro ostatní vzorem a pomůže přesvědčit nejen další osobnosti (umocnění efektu), ale i veřejnost k účasti.
Soutěživost	Každý rád vyhrává! Lidská soutěživost je často lákadlem k zapojení do cyklistických kampaní. Ceny jsou obecně velmi motivujícím faktorem a nemusí se nutně jednat o ceny drahé – návnadou je totiž soutěž samotná. Ceny ale samozřejmě musí být atraktivní pro cílovou skupinu a mít na kampaň jasný vliv v podobě poskytnutí určité motivace.

Institucionalizace a propagace cyklistiky na úrovni městské správy

V každé zemi existují tací, kteří mohou přispět k propagaci a rozvoji cyklistiky. Institucionalizace a politika cyklistického rozvoje neodvratně ovlivní spolupráci odborů městské správy. Ideální situací by pro politickou reprezentaci bylo vytvoření takové cyklo dopravní politiky, která reflektuje finanční možnosti, znalosti a dovednosti odborníků působících v příslušné oblasti a zaručuje, že stanovená kritéria hodnocení jsou uplatněna ve všech zapojených odborech na všech úrovních.¹¹ Pokud tento ideální scénář není realizovatelný, je třeba se alespoň zasažit o to, aby byl cyklo dopravě dán při dopravním plánování dostatečný prostor.

Institucionalizace a propagace cyklistiky na úrovni městské správy má mnoho forem, pro které existují rozdílné modely, od méně formálních struktur, až po detailně rozpracované a zorganizované sítě. Nehledě na zvolenou formu a model je důležité identifikovat ty s rozhodovací pravomocí a aktivně je do procesu začlenit tak, aby došlo k nastavení kurzu spolupráce od samého počátku.

Za účelem usnadnění této spolupráce je vám k dispozici tištěný adresář obsahující nejen důležité dokumenty, ale i kontaktní informace o organizacích působících v ČR. Adresář je možné také najít v elektronickém formátu na internetových stránkách www.cz.mobile2020.eu a www.cyklodoprava.cz.

Cyklokoordinátor

Cyklistická doprava zasahuje do několika resortů. Aktivity, které souvisejí s cyklistikou, spadají zpravidla do kompetence několika úředníků různých odborů, kteří spolu ne vždy dostatečně komunikují. V naprosté většině chybí oddělení přímo zodpovědné za pěší a cyklistickou dopravu. V některých městech proto vytvořili pozici **cyklokoordinátora**. Zkušenosti přitom naznačují, že bez silné politické vůle ke změnám a podpoře cyklistické dopravy, je činnost cyklokoordinátora skoro až zbytečná. Pokud má ale město i svého „**cyklopolitika**“ a **pracovní skupinu**, vytvořenou ze zástupců úřadu i organizací mimo něj, kteří jsou na podpoře cyklistiky zainteresováni, podmínky pro cyklisty se ve městě rychle mění k lepšímu.

Existence cyklokoordinátora napomáhá sdružování všech důležitých aspektů spojených s cyklistikou, dále vytvoření konceptu cyklo dopravy a jeho zasazení do plánů dopravního a městského rozvoje a také zvyšování povědomí a informovanosti o cyklo dopravě. Stejně tak je cyklokoordinátor kontaktní osobou komunikující s veřejností na dané téma. Tímto dochází k bezprostřední vazbě mezi místní správou a obyvateli, která umožňuje správně a včas reagovat na cyklo dopravní podněty. Další sekce obsahuje popis pracovní náplně německého cyklokoordinátora, včetně jeho povinností a odpovědnosti:

- Řídí veřejné komunikační aktivity jako jsou cyklistické kampaně a zároveň posiluje vztah s městskou a regionální správou a podniky.



- Zastupuje zájmy cyklistů města.
- Vytváří nové koncepty ochrany životního prostředí, kvality ovzduší a hospodářského rozvoje ve vztahu k cyklistice.
- Poskytuje podporu v oblasti vzdělávání, bezpečnosti a ochrany cyklistů a dalších účastníků silničního provozu.
- Poskytuje nutnou podporu ke zvýšení počtu chodců a cyklistů.
- Propaguje výhody cyklistiky ve spojení s městskou hromadnou dopravou.
- Spolupracuje s médii tak, že poskytuje informace a jiné důležité zprávy o aktivitách souvisejících s rozvojem pěší a cyklistické dopravy.
- Plánuje a podporuje cyklistické akce, konference a semináře.
- Navrhuje zpracování cyklotras, cyklopruhů a cyklostezek.
- Plánuje a dohlíží na opravy poškozené infrastruktury, včetně chodníků a pomáhá vytvářet prostory pro parkování kol.
- Navrhuje a připomínkuje nařízení a pravidla silničního provozu, jako jsou omezení rychlosti nebo nové dopravní značení (v zájmu zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů).
- Působí jako spojka mezi městem a státními zákonodárci ve smyslu předkládání návrhů nezbytných změn v právních předpisech, kterou budou podporovat potřeby chodců a cyklistů a povedou k naplnění cílů cyklistického programu.

Cyklokoordinátor může zajistit, že i malý rozpočet a méně rozsáhlá cyklopravní opatření upevňují zájmy cyklistiky a nadále budují její popularitu tím, že jsou potřeby cyklistů brány v úvahu ve všech dopravních a s mobilitou spojených projektech města.

Vliv na rozvoj cyklistiky

Pokud je město dostatečně motivováno k důsledné propagaci cyklopravy, je možné, že dobrovolně přijme některé povinnosti, se snahou ovlivnit dopravní kulturu tak, aby se více orientovala na každodenní používání jízdního kola. Existuje několik silných mezinárodních organizací a sítí sdružujících města a obce podporující cyklistiku. Zde uvádíme příklad Bruselské charty: www.ecf.com/manifesto/charter-of-brussels.

Podepsaná města se zavazují:

- K určení cíle pro podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce do roku 2020 v hodnotě minimálně 15 % a jeho další navýšení v případě, že je již naplněn.
- Do roku 2020 snížit riziko smrtelných nehod cyklistů o 50 %.

- Průběžně se věnovat řešení problémů s parkováním kol a také opatřením zamezujícím krádežím kol.
- Zorganizovat a realizovat projekty zaměřené na každodenní použití kola při cestě do školy a práce.
- Přispět k udržitelnému cestovnímu ruchu prostřednictvím investic do zlepšení kvality cykloturistiky a zvýšení její atraktivity.
- Úzce spolupracovat s cykloorganizacemi, maloobchodními prodejci kol a příslušenství a dalšími z odvětví cyklistiky, ale i policií, konzultanty, experty, architektky a projektanty tak, aby došlo k dosažení stanovených cílů a vytvoření dalšího z vhodných příkladů pro ostatní města Evropy.

V České republice vznikla obdobná iniciativa, tzv. Uherskohradištská charta. Vybraná města Charty se pak sdružila v **Asociaci měst pro cyklisty**, jejímž cílem je společný a jednotný postup při hledání efektivního řešení. Posláním Asociace je spojit města podporující cyklistickou dopravu pod hlavičkou právního subjektu a společně uskutečňovat kroky, které povedou ke zlepšení podmínek pro cykloprahu a k naplnění cílů Cyklostrategie. Výsledkem závazku je aktivita města směrem k těm občanům, kteří chtějí jízdní kolo používat každý den k cestám po městě. Asociace měst pro cyklisty tak bude v rámci svého poslání plnit úkoly a vyvíjet iniciativy, úzce spolupracovat s národním cyklokoordinátorem a se Svazem měst a obcí ČR. Dále s vládními orgány a institucemi realizovat projekty a informační kampaně, provádět vzdělávání v oblasti plánování rozvoje cyklistické dopravy a městské mobility a řadu dalších činností. Posláním Asociace měst pro cyklisty je dále prezentace VIZE 25, neboli podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy. Více informací o Asociaci měst pro cyklisty najdete na www.cyklomesta.cz.

Tmelení cyklistické kultury

Vytvoření a realizace cyklistické politiky, která pomůže obcím v budování a zlepšování cyklistické kultury, je náročný úkol. Několik mezinárodních projektů se touto otázkou zabývalo a na jejich základě jsou prezentovány příklady osvědčené praxe, včetně doporučení, jakým způsobem postupovat na místní úrovni. O mezinárodních zkušenostech si můžete přečíst více v EnCYKLOpedii projektu Mobile 2020 (2013).

Pro Vaši inspiraci zde uvádíme několik tipů pro stmelení cyklistické kultury¹²:

- Při určování využití veřejného prostoru a potencionální strategie změny jeho využití se nesoustřeďte pouze na jednotlivé kategorie mobility, nýbrž analyzujte dopravní chování ve všech dopravních systémech.



- Do procesu zapojte co nejvíce účastníků a průběžně je informujte co a jakým způsobem chcete udělat.
- Začleňte cyklopravu do existujících plánů a ujistěte se, že se stane přirozenou součástí plánovacích procesů.
- Jízda na kole ve městech a obcích je místní záležitostí a vyžaduje místní přístup. Hledání inspirace u jiných měst je určitě skvělý začátek, ale mějte na paměti uvážení místního kontextu a přizpůsobení řešení vašim potřebám.
- Města musí řešit konflikty mezi chodci a cyklisty vhodným zpracováním sdíleného prostoru a prostřednictvím informačních kampaní.

Kapitola 6: Další zdroje informací

Existuje velké množství informačních zdrojů obsahujících zkušenosti a znalosti, které vám dále pomohou při rozvíjení cyklistické kultury. Vybrali jsme pro vás ty nejdůležitější, které odkazují na další zdroje:

- *Mezinárodní projekt Mobile 2020 je realizován v 11 zemích střední a východní Evropy s cílem rozvíjet a propagovat cyklopravu v malých a středně velkých městech.*
Internetové stránky projektu: www.cz.mobile2020.eu
Zdroj informací: EnCYKLOpedie projektu Mobile 2020 (2013)
- *Mezinárodní projekt Central MeetBike, který je financován z programu Central Europe a spolufinancován z programu ERDF. Projekt je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. Více na www.centralmeetbike.eu.*
- *Brána k informacím o cyklopravě a cykloturistice v České republice:*
www.cyklostrategie.cz, která odkazuje na www.cyklodoprava.cz,
www.ceskojede.cz, www.cyklokonference.cz, www.cyklomesta.cz
a www.ibesip.cz.
- *Evropská cyklistická federace je organizace zastřešující národní cyklistické asociace v Evropě: www.ecf.com.*
- *Portál městské mobility ELTIS, který usnadňuje výměnu informací, znalosti a zkušenosti z oboru městské mobility v Evropě. Založen před více než 10 lety, portál ELTIS dnes patří k předním zdrojům informací na dané téma: www.eltis.org.*



Příloha: Cykloadresář

mobile
2020





Obecné dokumenty a obecné informace	Jazyk
Cyklostrategie 2013 schválená Vládou ČR www.cyklodoprava.cz	CZ
Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury (Cyklistické desatero pro města) www.cyklomesta.cz/rubriky/inspirace	CZ
Asociace měst pro cyklisty - Příběhy, které ovlivnily podobu Cyklostrategie www.cyklodoprava.cz/file/tiskova-zprava-vznikla-asociace-mest-pro-cyklisty-pri-behy-ktere-ovlivnily-podobu-cyklostrategie	CZ
Britská ambasáda pro cyklistiku www.cycling-embassy.org.uk	AJ
Dánská ambasáda pro cyklistiku www.cycling-embassy.dk	AJ
Nizozemská ambasáda pro cyklistiku www.dutchcycling.nl	AJ
Německá cyklistická akademie www.fahrradakademie.de	NJ

Strategie, politika, plánování	Jazyk
Plány udržitelné městské mobility - plánování pro lidi http://mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Brochure_CZ_web.pdf	CZ
Infrastruktura - územní a dopravní plánování www.cyklodoprava.cz/infrastruktura	CZ
Rešerše legislativy EU vztahující se k plánům udržitelné městské mobility (projekt Quest) http://www.quest-project.eu/files/upload/files/QUEST_State_of_the_Art_Review_EU_legislation_policies%281%29.pdf	AJ

Spolupráce na městské úrovni a zasít'ování	Jazyk
Asociace měst pro cyklisty www.cyklomesta.cz	CZ
BAVORSKO - Pracovní společenství obcí přátelských k cyklistům v Bavorsku Kontaktní e-mail: info@agfk-bayern.de	NJ, AJ, FJ
PORÝNÍ-VESTFÁLSKO - Pracovní společenství měst a okresů Porýní - Vestfálska pro cyklistiku www.fahrradfreundlich.nrw.de	
EVROPSKÁ MĚSTA PRO CYKLISTY (Cities for Cyclists) - Evropská cyklistická federace ECF www.ecf.com	
FRANCIE - Okresy a regiony pro cyklistiku www.departements-regions-cyclables.org	

Osvědčená praxe	Jazyk
Příručka osvědčené praxe projektu LifeCycle http://lifecycle.cc/docs/The_LIFE_CYCLE_Best_Practice_Handbook.pdf	AJ

Organizace propagující cyklistiku, cyklodopravu	Jazyk
Jak se zapojit? www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit	CZ
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy www.cyklostrategie.cz <i>Brána k informacím o cyklodopravě a cykloturistice v České republice.</i>	CZ
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. <i>Organizace, která připravila Cyklostrategii a v níž působí i národní cyklokoordinátor Ing. Jaroslav Martinek</i> Wellnerova 3, 77900 Olomouc, tel.: +420 548 423 797	CZ
Nadace Partnerství www.nadacepartnerstvi.cz <i>Nadace Partnerství mimo jiné pomáhá zklidňovat dopravu, zvyšovat její bezpečnost a rozvíjet její šetrné formy.</i> Krátká 26, 100 00 Praha 10, tel.: +420 222 987 471, +420 274 816 727	CZ
Cyklojízdy www.cyklojizdy.cz <i>Internetové stránky věnované cyklojízdam v českých městech.</i>	CZ



NaKole www.nakole.cz CZ
 Cyklistika, cykloturistika, cestování na kole...

Auto*Mat www.auto-mat.cz CZ
*Auto*Mat prosazuje lepší prostředí pro kvalitní život ve městě. Podporuje veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu i rozumné používání aut.*
 Lublaňská 18, Praha 2, 120 00, tel: 212 240 666, auto-mat@auto-mat.cz

Proč je cyklistika důležitá: cyklistika, životní prostředí a zdraví Jazyk

Moderní cyklistika - 20 dobrých důvodů pro cyklistiku (projekt Bicy) CZ
www.cyklodoprava.cz/marketing

Ekonomické přínosy CZ
www.cyklodoprava.cz/marketing

Zdravotní dopady jízdy na kole CZ
www.cyklodoprava.cz/marketing

Podpora pohybové aktivity CZ
www.podporapa.cz

Cyklistika nezatěžuje klouby, je vhodná i pro obézní CZ
<http://pohyb-sport.abecedazdravi.cz/cyklistika-nezatezuje-klouby-je-vhodna-i-pro-obezni>

Legislativa Jazyk

Návrh legislativních opatření pro cyklistickou dopravu CZ
www.cyklodoprava.cz/legislativa

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích CZ
portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=44836&nr=13-2F1997

Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu CZ
portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49756&fulltext=&nr=361-2F2000

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích CZ
portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50994&fulltext=&nr=56-2F2001

Zákon č. 30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích CZ
portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50761&fulltext=&nr=30-2F2001

Zákon č. 247/2010 Sb. Změna vyhlášky o pravidlech provozu na pozemních komunikacích CZ
portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=71650&fulltext=&nr=247-2F2010

Jak začít: Technická literatura, technické normy Jazyk

Normy a technická literatura CZ
www.cyklodoprava.cz/legislativa

Normy a technické podmínky

Navrhování komunikací pro cyklisty (TP 179) CZ
<http://www.pjpk.cz/TP%20179.pdf>

Projektování místních komunikací (ČSN 73 6110) CZ
<http://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/74506.pdf>

Projektování místních komunikací (ČSN 73 6110, změna Z1) CZ
<http://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/85035.pdf>

Ostatní služby pro cyklisty (Parkování a úschovna kol) Jazyk

Parkování CZ
www.cyklodoprava.cz/infrastruktura

Parkování jízdních kol snadno a rychle (projekt Bicy) CZ
http://www.bicy.it/docs/64/20110801_BICY_bicycle_parking_CZ_final.pdf

Automatický parkovací systém pro cyklisty (Biketower) CZ
www.systematica.cz



Multimodalita dopravních schémat a služby pro cyklisty (bike-sharing, bike rentals)	Jazyk
Kolo a veřejná doprava www.cyklodoprava.cz/infrastruktura	CZ
Bike sharing (Systémy sdílení kol) www.cyklodoprava.cz/infrastruktura doporučený dokument ke stažení: www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike-sharing	CZ, AJ
Propagace: komunikace, marketing, kampaně	Jazyk
Motivační kampaně, nástroje www.cyklodoprava.cz/marketing	CZ
Do práce na kole www.dopracenakole.net www.cyklodoprava.cz/marketing	CZ
Nakupuj na kole www.nakupujnakole.cz www.cyklodoprava.cz/marketing	CZ
Cyklojízdy www.cyklojizdy.cz	CZ
Příklad: projekt Presto http://www.presto-cycling.eu/images/policyguides/presto_cycling%20policy%20guide%20promotion_english.pdf	AJ
Jak realizovat cyklodopravní kampaň (projekt LifeCycle) http://lifecycle.cc/docs/LIFECYCLE_Implementation_Manual_pdf.pdf	AJ
Dopravní bezpečnost	Jazyk
BESIP www.ibesip.cz	CZ
Bezpečnost cyklistické dopravy - další informace o bezpečnosti www.cyklodoprava.cz/bezpecnost	CZ

Cykloturismus	Jazyk
Česko Jede www.ceskojede.cz Online portál aktivní turistiky se zaměřením na dálkové trasy a TOP nabídku krajů a turistických regionů	CZ
Cyklisté vítáni http://www.cyklistevitani.cz Online vyhledávání cyklotras, ubytovacích a stravovacích zařízení a mnoho dalších praktických informací pro cykloturisty.	CZ
Portály krajů a turistických oblastí http://ceskojede.cz/rubriky/cykloweby-a-mapove-podklady/portaly-kraju	CZ
Videomateriály	Jazyk
Videa projektu Mobile2020 www.mobile2020.eu/country-pages/czech-republic/ziskejte-znalosti Amsterdam miluje kolo: www.cyklodoprava.cz/cile Kolo jako součást života v Pardubicích www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem Veřejný prostor: www.cyklodoprava.cz/infrastruktura Cyklistický Londýn a další videa www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/lide-na-kolech-vidia	CZ
Jak Holanďané získali své cyklostezky www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o&feature=player_embedded	české titulky
Youtube kanál projektu mobile2020 www.youtube.com/user/mobile2020cz	CZ

