

# Cyklistická akademie



## 40 lekcí cyklodopravy pro odborníky

Tyto lekce slouží jako základní učební materiál Cyklistické akademie, jejímž úkolem je vychovávat nové odborníky v cyklistické dopravě a poskytovat jim metodickou podporu. Jednotlivé kapitoly poskytují základní znalosti nejen politikům a úředníkům, ale všem, kdo se podílejí na rozvoji našich měst, tedy developerům, projektantům, architektům i stavebním společnostem.



Ministerstvo dopravy



Asociace  
cykloměst



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizována prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

# SEZNAM LEKCÍ

## I. ŘÍZENÍ PROCESU A FINANCOVÁNÍ

### TÉMA: PŘÍNOSY UDRŽITELNÉ DOPRAVY

- 1 Ekonomické přínosy
- 2 Přínosy pro život

### TÉMA: STRATEGIE A POLITIKA

- 3 Plánování udržitelné mobility (SUMP)
- 4 Principy hodnocení dopravní politiky (MA21, QUEST)
- 5 Principy územního a dopravního plánování
- 6 Od VIZE 25 po územně plánovací podklad

### TÉMA: ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

- 7 Asociace měst pro cyklisty
- 8 Cyklokoordinátor a pracovní cykloskupina
- 9 Síť místních partnerů

### TÉMA: FINANČNÍ NÁSTROJE

- 10 Příprava rozpočtu
- 11 Finance pro infrastrukturu
- 12 Nízkonákladová opatření

### TÉMA: PRÁVNÍ NÁSTROJE

- 13 Legislativa – přehled a návrh změn

### TÉMA: MANAGEMENT A VZDĚLÁVÁNÍ

- 14 Audit cyklistické politiky
- 15 Monitoring & průzkumy
- 16 Vzdělávání

## II. TVRDÁ OPATŘENÍ - INFRASTRUKTURA A DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY

### TÉMA: PRVKY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- 17 Integrační opatření ve vozovce
- 18 Cyklostezky a podobné „cyklokomunikace“
- 19 Křižovatky a křížení
- 20 Extravilán: propojení města s okolními obcemi
- 21 Zklidňování dopravy
- 22 Jednosměrky
- 23 Další kritéria, která rozhodují o výběru trasy
- 24 Bezbariérovost
- 25 Značení a cyklotrasy
- 26 Doprovodná infrastruktura

### TÉMA: DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY A SLUŽBY

- 27 Elektrokola
- 28 Parkování a odstavování kol
- 29 Intermodalita & bike sharing
- 30 Opravy, půjčovny a jiné služby

## III. MĚKKÁ OPATŘENÍ

### TÉMA: MOTIVAČNÍ KAMPANĚ

- 31 Změna dopravních návyků
- 32 Marketingový plán
- 33 Do práce na kole
- 34 Do školy na kole
- 35 Nakupuj na kole
- 36 Senioři

### TÉMA: BEZPEČNOST

- 37 Bezpečnost cyklistů
- 38 Mobilita & dopravní výchova

### TÉMA: CYKLOTURISTIKA

- 39 Cykloturistika – marketingová podpora produktu
- 40 Doprovodné služby v cykloturistice

# Cyklistická akademie



## EKONOMICKÉ PŘÍNOSY



Není jednoduché vyčíslit ekonomické přínosy, které vyplývají z větší podpory cyklistické, veřejné a pěší dopravy, a zdůraznit výhody v porovnání s jiným druhem dopravy. Ekonomické přínosy totiž spočívají hlavně v různých skrytých nekvantifikovatelných nákladech, přičemž úspory na místní úrovni nejsou často bezprostředně viditelné.

Pozitivní ekonomické dopady se neprojevují pouze v oblastech dostupnosti mobility a provozu. Na úsporách nákladů se podílí především:

- **Využití prostoru a efektivita oddělení provozu.** Území, které by bylo nutné vyčlenit pro provoz osobních automobilů, může být vyhrazeno pro jiné účely. Vysoce zatížené komunikace tvoří bariéry a činí život v městech mnohem obtížnějším. Navíc, mobilita slabších účastníků silničního provozu je omezena. Nároky cyklistů a chodců na prostor potřebný k přepravě jedné osoby jsou podstatně nižší a ve výsledku tak šetří prostor.
- **Znečištění hlukem.** Hluk nejen že obtěžuje, ale za určitých okolností snižuje psychickou odolnost a může vést také ke zdravotním problémům. Navíc, hluk drasticky snižuje kvalitu života v intravilánu.
- **Znečištění ovzduší.** V oblastech se stálým provozem je kvalita ovzduší hodně snižována používáním motorových vozidel. Znečištění ovzduší může být příčinou různých onemocnění a vede k obecnému snížení kvality života.
- **Nehody.** K lidskému utrpení jako důsledku automobilových nehod se přidávají i ekonomické škody způsobené zameškanou pracovní dobou, případně dodatečné náklady vyžadované při opětovném zapojení do pracovního procesu. Strach z dopravních nehod omezuje kvalitu života a mobilita dětí či seniorů je snížena v důsledku nepřiměřené převahy automobilů nad ostatními.
- **Zdravotní prospěšnost.** ČR nyní stojí před problémem prokazatelného nárůstu nadváhy a obezity, kardiovaskulárních onemocnění, diabetu mellitu 2. typu, rakoviny, chronických respiračních onemocnění a dalších. Tato onemocnění souhrnně označujeme jako hromadná neinfekční onemocnění a jejich vysoký výskyt v populaci se spojuje především se změnou životního stylu v posledních desetiletích, zejména pak s nízkou úrovní pohybové aktivity, nezdravou výživou, nadměrným energetickým příjmem a zvýšeným užíváním tabákových výrobků.

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou překvapivě rozmanité:

- Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.
- Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky.
- Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky.
- Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem.
- Jednoduchá analýza nákladů a výnosů (Cost-Benefit analýza) došla k závěru, že každá tři eura investovaná do cyklistické dopravy přinesou návrat pěti euro.
- Cyklisté, především ti ve městech, vytvářejí svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost.
- Cyklodoprava může vyřešit část dopravních problémů měst.

# 1. Ekonomické přínosy



## Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/)
- [www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky](http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky)
- [www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/](http://www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 176–181

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Základní vize, strategické cíle

## PODPORA VEŘEJNÉ DOPRAVY

Míra prospěšnosti cyklistické dopravy je velmi úzce spjata s kvalitou a funkcí veřejné dopravy. Jízdní kola mnohdy slouží k dosažení místní sítě veřejné dopravy a tím rozšiřují dostupnost oblastí kolem jedné zastávky, čímž se dále zvyšuje celkový počet zákazníků využívající veřejnou dopravu. Pro orgány zabývající se dopravou může vyšší počet obyvatel používající jízdní kolo namísto veřejné dopravy pomoci ke snížení dodatečné přepravní práce a počtu vozidel ve špičkách, především pak v koncových (zdrojových, tj. obytných) oblastech. Naopak o víkendech mohou cyklisté navíc svým používáním podpořit služby dálkové i regionální železniční přepravy.

## DOPAD NA ZAMĚSTNANOST

Investice do cyklistické infrastruktury generují mnohem větší počet pracovních míst v poměru k danému množství utracených finančních prostředků než investice do výstavby silnic. Ještě lépe vychází tento poměr, pokud vezmeme do úvahy nová pracovní místa vytvořená v návazných službách (ubytovací a stravovací zařízení, cykloopravny, půjčovny apod.). Srovnatelná malá stavba má větší podíl nákladů na lidi než na materiál a takováto práce je často prováděna malými místními stavebními firmami. Infrastruktura pro nemotorovou dopravu (pěší zóny, cyklistické stezky) generuje 4,4x větší zaměstnanost ve srovnání s výstavbou silnic.

## CYKLOTURISTIKA

Tak jako v jiných zemích, i v Německu je v uplynulých několika letech možné sledovat rostoucí trend v oblíbenosti cykloturistiky. Studie provedená Německým turistickým svazem (DTV) ukázala, že v roce 2006 bylo registrováno 153 mil. jednodenních výletů, z toho velká část na jízdním kole. Kromě toho bylo s cykloturistickou spojeno 22 mil. přenocování. Výpočty odhadují hrubé přínosy ve výši 2,4 mld. euro díky krátkodobým jednodenním výletům, další 1,4 mld. euro utratí turisté na vícedenních pobytech spojených s přenocováním. 63 % z celkových výnosů skončí v podnikatelském sektoru, především v oblasti ubytovacích a stravovacích zařízení.

## CELKOVÉ EKONOMICKÉ PŘÍNOSY

K vyčíslení celkových přínosů slouží analýza nákladů a přínosů (Cost-Benefit analýza). Její princip spočívá v tom, že definuje, kvantifikuje a vyčísľuje všechny náklady na určitý záměr (např. výstavbu cyklistické infrastruktury) a přínosy tohoto záměru. Tento nástroj použila také Evropská cyklistická federace, aby zhodnotila celkové ekonomické přínosy používání jízdního kola. Podle těchto údajů je celková úspora 0,97 euro za každý kilometr ujetý na jízdním kole v porovnání s používáním osobních automobilů. Celkově tak jen v rámci EU cyklodoprava generuje každoročně přínosy ve výši 91 mld. euro. Podpora cyklistiky současně s sebou přináší ekonomické přínosy také v dalších oblastech.

## ZÁVĚR

Ukazuje se, že přínosy cyklistické dopravy jsou překvapivě mnohstranné. Cyklistická doprava, chůze a veřejná doprava zlepšují kvalitu života v centrech měst a zabírají mnohem méně prostoru, proto přitahují více lidí a tedy i více různorodých aktivit, v důsledku čehož zákazníci více utratí. Cyklisté jsou často podceňováni jako zákazníci, motoristé naopak přeceňováni. Cyklisté totiž nakupují málo, ale častěji. Navíc, cyklisté často využívají menších obchodů a podporují tím vznik nových pracovních příležitostí.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## PŘÍNOSY PRO ŽIVOT



Světová zdravotnická organizace odhaduje, že chronická neinfekční onemocnění způsobují 63 % z celkového počtu úmrtí na světě a ročně zabíjejí 9 milionů lidí pod hranici 60 let věku. V ČR jsou hlavními „zabijáky“ hlavně nemoci oběhového systému, rakovina, diabetes a chronické respirační nemoci. Cukrovku má téměř každý desátý Čech, vzrůstajícím problémem je také obezita. Alarmující je tento trend u malých dětí, kde stále přibývá malých tloušťků, kteří si do života odnášejí vysoké riziko pozdějších zdravotních problémů.

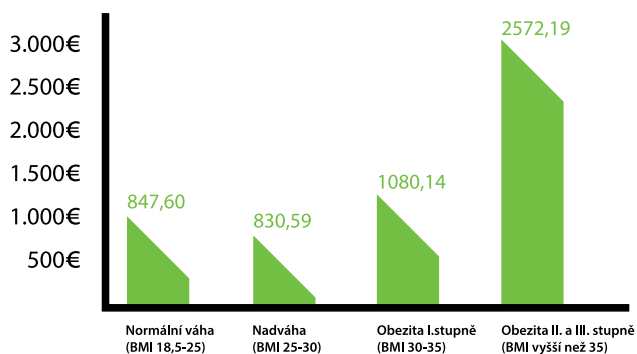
Podle výzkumu OECD (2010) má v České republice nadměrnou hmotnost 71 % dospělé populace, z toho 54 % spadá do kategorie nadváhy a 17 % je obezních. Výskyt obezity u dětí je 20 % a stále stoupá. Jak ukazují německé studie, náklady na léčbu jsou přitom u obezních lidí dvojnásobné v porovnání s léčbou osob s normální vahou. Zdravotní systém v Německu je tak zatížen dodatečnými náklady ve výši 6,5 mld. eur. Další náklady spojené s léčbou přidružených chorob, jako jsou psychické potíže, hypertenze a další, se odhadují jen v samotném Německu na 11,3 mld. euro.

Podle odhadů Světové zdravotnické organizace (WHO) má u těchto chorob jen velmi malý vliv zdravotní péče (odhadem 10 %) a v naprosté většině rozhoduje o zdraví lidí jejich životní styl. Výživa a pohyb jsou přitom dva klíčové faktory. Cesta do práce či do školy na kole může splnit minimální požadované množství pohybové aktivity, které nejen pomůže uchovat duševní a tělesnou svěžest, ale také ušetřit nezanedbatelné prostředky zdravotnímu sektoru. Cyklistika je stejně prospěšná jako plavání, její výhodou přitom je, že nevyžaduje dodržování stanovených termínů ani nepotřebuje speciální zařízení pro její provozování. Jízda na kole tak nabízí jedinečnou možnost k pravidelnému dennímu cvičení, aniž by bylo potřeba nějak výrazně měnit denní režim nebo návyky.

Lékaři v rozvinuté části světa varují. Vyspělé země se potýkají s rostoucími problémy, které souvisí s nedostatkem pohybu. Je to důsledek průmyslové revoluce, která do značné míry odstranila z našeho života těžkou práci a rozšířila dopravní prostředky. Zdaleka nejde jen o kosmetický problém, civilizační choroby ohrožují životy a zdraví už také dnešních třicátníků. Pravidelné dojíždění na kole je vhodnou formou cvičení, která je dostupná pro většinu lidí, nevyžaduje speciální vybavení a ve svém důsledku zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.

## 2. Přínosy pro život

### NÁKLADY NA LÉČBU PODLE HMOTNOSTI



▲ Zdroj: Průzkum Lengerke T. von, Reitmeir P., John J., Direkte medizinische Kosten der (starken) Adipositas; ein Bottom-up-Vergleich über- vs. normalgewichtiger Erwachsener in der KORA-Studienregion. Gesundheitswesen, 2006

### SPOLEČENSKÉ NÁKLADY NA POUŽÍVÁNÍ AUTOMOBILU A JÍZDNÍHO KOLA

Přínosy/ztráty v eurocentech/km	VNITŘNÍ		VNĚJŠÍ		CELKOVÉ	
	Kolo	Auto	Kolo	Auto	Kolo	Auto
<b>Zdraví</b>	0	0	89.89	0	89.89	0
<b>Hlučnost</b>	0	0	0	-1.02	0	-1.02
<b>Nehody</b>	-6.29	-1.44	-8.42	-1.85	-14.71	-3.29
<b>Provozní náklady</b>	-10.2	-38.3	0	-	-10.02	-38.3
<b>Přepravní čas</b>	-66.53	-54.29	0	-	-66.53	-54.29
<b>Znečištění</b>	0	0	0	-0.63	0	-0.63
<b>CO<sub>2</sub></b>	0	0	0	-0.85	0	-0.85
<b>Celkem</b>	<b>-83.02</b>	<b>-94.03</b>	<b>81.47</b>	<b>-4.35</b>	<b>-1.55</b>	<b>-98.38</b>
<b>Rozdíl kolo – automobil</b>	<b>11.01</b>		<b>85.82</b>		<b>96.83</b>	

▲ Zdroj: Trunk G., Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von Pkw- und Radverkehr. Vídeň, 2011

### DÁVKY ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK, KTERÝM JSOU V DOPRAVNÍM PROVOZU VYSTAVENI CYKLISTÉ A ŘIDIČI AUTOMOBILŮ:

[µg/m <sup>3</sup> ]	cyklisté	motoristé
oxid uhelnatý (CO)	2670	6730
oxid dusičitý (NO <sub>2</sub> )	156	277
benzen	23	138
toluen	72	373
xylen	46	193

▲ Zdroj: Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995

### Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/special-pohyb/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/special-pohyb/)
- [www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky/](http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 176–181

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Základní vize, strategické cíle

Světová zdravotnická organizace (WHO) vyvinula nástroj pro měření zdravotních přínosů a nákladů, které souvisí s používáním jízdního kola. Tato „kalkulačka“ na konkrétním příkladu města Vídně ukázala, že jízda na kole dokáže ušetřit 89,89 eurocentů/km na nákladech na zdravotní péči. Výsledky této studie ukazuje tabulka v levém sloupci. Pozitivní vliv cyklistiky na zdraví prokazatelně vyváží její nevýhody, a to i v případě, že vezmeme do úvahy větší riziko úrazu či nehody.

Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti (nadváhy a obezity) a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění, jako je například diabetes mellitus, hypertenze a další. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Podpora cyklistiky jako způsobu dopravy vede ke snížení emisí z výfukových plynů, čímž se zvyšuje pozitivní efekt pohybu na zdraví. Nezanedbatelný je i efekt v sociální oblasti. Používání jízdního kola jako dopravního prostředku může snižovat izolaci osaměle žijících starších osob, usnadnění jejich sociálních kontaktů, které jsou v tomto věku často omezené nedostatečně fungující veřejnou dopravou. Zvyšuje tak soběstačnost a jistotu v samostatném životě, což přispívá k zachování duševního zdraví. Výsledný efekt se promítá v dlouhodobém horizontu do snížení výdajů na zdravotnictví. Přínosy jízdy na kole pro jednotlivce i společnost výrazně převyšují rizika.

Děti a mladiství jsou nadprůměrně mobilní. Přitom jsou pro samostatně vykonávané cesty odkázáni buď na chůzi, nebo na cyklistickou či veřejnou dopravu. Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdálenosti, času a rychlosti, pro učení se vlastní odpovědnosti a pro vývoj sociálního chování. Zkušenosti s mobilitou, nabyté v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky v dopravě.

### CO DÝCHAJÍ CYKLISTÉ

V souvislosti s městskou cyklistikou často zaznívají obavy z pohybu ve znečištěném ovzduší. Tento argument zní logicky, podle zprávy Státního zdravotního ústavu mělo ovzduší v českých městech jen v roce 2011 na svědomí 6 400 předčasně zemřelých a dva tisíce pacientů, kteří museli být hospitalizováni pro akutní srdeční nebo dýchací obtíže. Zároveň je ale nutné připomenout, že vzduch v uzavřených automobilech obsahuje více znečišťujících látek. I když bereme v úvahu skutečnost, že cyklista má v průměru 2,3x větší respiraci než řidič, výsledky vycházejí i pro cyklisty jedoucí po silnici s auty většinou příznivěji než pro řidiče auta. Cyklisté si také vybírají intuitivně cesty mimo hlavní automobilové tahy a jsou tak daleko méně vystaveni škodlivým vlivům znečištění než lidé, kteří se dopravují automobilem. Negativním účinkům vdechování znečištěného ovzduší ve městech jsou vystaveni všichni obyvatelé, včetně cyklistů. Dopady na zdraví u cyklistů jsou ale prokazatelně nižší v porovnání s přínosy pravidelného pohybu.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY



Individuální automobilová doprava se stala neodmyslitelnou součástí našeho života. Má to ovšem i své negativní důsledky - spotřebovává obrovskou část prostoru, obyvatelé měst mají stále větší potíže s nepříjemným hlukem a znečištěným ovzduším. Nicméně největším problémem zůstává čas a prostor, tj. dlouhá popojíždění automobily v dopravních zácpách a následné hledání parkování. Problém je možno řešit buď výstavbou další infrastruktury anebo podporovat takovou politiku, která podpoří všechny druhy dopravy takovým způsobem, že si nebudou vzájemně konkurovat, ale budou se naopak doplňovat či spolupracovat. Konkrétní čísla z výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepší plynulost provozu, ulice se stanou průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se dokonce zvýší. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s pěší a veřejnou dopravou by ve fungujícím městě měly být v rovnováze.

## INTEGROVANÉ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale

také k již nevratným procesům. Obecní rozpočty jsou vždy velmi napjaté, proto je třeba poučit se z chyb a nadále se jim vyhýbat. Nový koncept dopravního plánování musí současně umožnit vhodnou mobilitu všem obyvatelům i návštěvníkům města. Přírozenou součástí takového konceptu je podpora těch způsobů dopravy, které jsou součástí tzv. **koalice mobility** – veřejné, cyklistické a pěší dopravy.

Jedině integrované pojetí dopravy zajistí, aby problematika cyklistické dopravy byla vnímána rovnocenně s ostatními druhy dopravy.

# 3. Plánování udržitelné mobility



## JAKÝM ZPŮSOBEM TUTO VIZI USKUTEČNIT?

K uskutečnění této vize je třeba vypracovat plán mobility pro svou městskou aglomeraci, který vychází z dopravní politiky města a územního plánu a obsahuje nějakou základní vizi. Jeho cíle pokrývají oblasti jak dopravní (změna dělby přepravní práce ve prospěch veřejné a nemotorové dopravy), tak environmentální (snížení znečištění ovzduší a hluku vlivem dopravy) a ekonomické a sociální (ekonomické přínosy dopravy, zlepšení dostupnosti, odstranění kongescí). Hlavním smyslem plánu je naplňování dlouhodobých vizí města. V Evropě se používá termín Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP, což by se také dalo volně přeložit jako „plánování pro lidi“.

Plánování městské mobility znamená především integrované plánování dopravy s uvážením všech jejích dopadů na obyvatele, kvalitu života, životní prostředí, území i ekonomický a sociální rozvoj území. Takové plánování je orientováno nejen na infrastrukturní plánování (poskytování nabídky formou infrastruktury, tak jak je známe z dopravních generelů), ale i na zefektivnění stávající infrastruktury, ovlivňování poptávky po dopravě formou organizačních opatření a kampaní a poskytování dopravy spravedlivě všem sociálním skupinám.

Plán městské mobility je způsob, jakým lze účinněji řešit problémy související s dopravou v městských oblastech. Na základě současných praktických postupů a regulačních rámců v jednotlivých státech lze uvést jeho základní charakteristiku:

- Participativní přístup zapojení občanů a partnerů od samého počátku procesu a po celý rozhodovací proces, implementaci a evaluaci, budování místní kapacity pro řešení komplexních otázek plánování a řešení genderové rovnosti.
- Závazek k vyváženosti hospodářského rozvoje, sociální rovnosti a kvality životního prostředí.
- Integrovaný přístup k praktickým postupům a politikám mezi strategickými sektory (např. doprava, využití území, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální inkluze, genderová rovnost, zdraví, bezpečnost), mezi úrovněmi správy (např. kraj, město, aglomerace, region, stát, Evropská unie) a mezi sousedními úřady (vyváženost meziměstská, meziregionální, mezinárodní apod.).
- Zaměření se na dosažení měřitelných cílů odvozených z krátkodobých cílů, spojených s vizí dopravy, a zapracovaných do celkové strategie rozvoje.
- Revize nákladů a přínosů v dopravě, zohlednění širších společenských nákladů a přínosů, rovněž napříč strategickými sektory.
- Metoda zahrnující následující úkoly:
  1. analýzu stavu a základní scénář;
  2. definování vize, cílů a úkolů;
  3. výběr politik a opatření;
  4. stanovení odpovědnosti a přidělení zdrojů;
  5. přípravu pro monitorování a evaluaci.

Rozvoj a implementace Plánu městské mobility by měl být chápán jako inovační cyklus, který se opakuje ve smyslu strategie neustálého zlepšování. Tvorba plánu je strukturována do 11 prvků (= hlavních kroků) a 32 aktivit (= podrobné konkrétní úkoly). Celý proces je podrobně popsán v Příručce Mobile2020 - Cyklodopravní encyklopedii, na stranách 27–30.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 27–30

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.1.1. PROCES PLÁNOVÁNÍ
- Opatření 1.2.4. ODBOR (CENTRUM) MOBILITY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## PRINCIPY HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY

# 4

### MÍSTNÍ AGENDA MA21

MA21 vyžaduje mj. zpracování podrobného auditu dané municipality v celkem 10 tématických oblastech udržitelného rozvoje. Tato témata vycházejí z mezinárodních Aalborgských závazků. Jedním z nich je i téma „Doprava“, které je v rámci Metodiky rozčleněno do 5 dílčích oblastí, které by měly být kompatibilní se strategiemi a dalšími metodikami pro hodnocení udržitelné dopravy:

1. Podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy (pěší, cyklo) /infrastruktura/
2. Snižování nutnosti používat individuální automobilovou dopravu a podpora alternativních druhů dopravy
3. Nízkoemisní vozidla
4. Bezpečnost silničního provozu
5. Snižování vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel

Proces hodnocení kategorie MA21 by měl napomoci systematizaci sledování stavu a vývoje udržitelného rozvoje na místní úrovni v podmínkách ČR. Obce, regiony, případně další uchazeči, kteří získají kategorii A MA21 (nejvyšší možné hodnocení), mají být srovnatelné s kvalitními obcemi či regiony v zahraničí z pohledu udržitelného rozvoje. Cílem MA21, jejíž principy byly definovány v roce 1992, je nastavit jasnou metodiku pro hodnocení větších obcí, přičemž se v následujícím období předpokládá její aktualizace na základě prvních zkušeností z praxe.

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tuto vizi je možno uskutečnit nejen procesem plánování městské mobility - SUMP (viz LEKCE 3), ale také procesem hodnocení strategických plánů a stávajících dopravních politik. Města mají k dispozici dvě možnosti hodnocení a to prostřednictvím Místní agendy 21 nebo projektu QUEST.

# 4. Principy hodnocení dopravní politiky



## MÍSTNÍ AGENDA 21

Ke každé oblasti je zpracována sada návodných otázek, na které mají jednotlivé municipality při svém sebehodnocení odpovědět. Tato sada otázek je pak doplněna souborem doporučených indikátorů. Příklad indikátorů oblasti 1:

- Podíl nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě - % podíl výkonů z celkových vozokilometrů objednávaných obcí u dopravců (MHD, doplňkové spoje nad rámec základní dopravní obslužnosti, účelové spoje - např. školní).
- Bezbariérovost komunikací - sleduje vývoj činnosti obcí směřující k budování (revitalizaci) infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy a infrastruktury pro občany se sníženou pohyblivostí (vyjádřeno v kilometrech).
- Vybavenost cyklistickými komunikacemi - Délka bezpečných komunikací v intravilánu vhodných pro cyklisty v poměru k celkové délce komunikací v obci.
- Vybavenost veřejných budov infrastrukturou pro cyklisty - % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací.

Metodika hodnocení byla v ČR například vyzkoušena v Chrudimi.

## PRINCIPY PROJEKTU QUEST

Projekt QUEST je auditem dopravní politiky, který zároveň pomáhá k orientaci dopravní politiky směrem k udržitelnosti. Do Česka přináší nové principy vedení dopravní politiky – takové, které se osvědčily v západních zemích. Hlavním principem úspěšné dopravní politiky je zapojení všech složek, které ovlivňují dopravu ve městě, nebo jsou jí významně ovlivňovány. Jedná se celkem o 5 skupin lidí, které se sejdou u kulatého stolu:

- úředníci měst a obcí
- volení zástupci obcí a regionů (politici)
- poskytovatelé služeb (dopravní podniky)
- zástupci komerční sféry (významní zaměstnavatelé a obchodníci)
- uživatelské skupiny (zájmové spolky, asociace a sdružení jednotlivých druhů dopravy, automotoklub, zástupci seniorů nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace)

Hlas každé ze skupin má stejnou váhu. Projekt QUEST dále zavádí princip anonymního vyplňování dotazníků, ve kterém se uvedené skupiny vyjadřují k dopravním tématům, od srozumitelnosti a propagace dopravní politiky vedením města, přes vnitřní fungování úřadu, až po názory na kvalitu a četnost spojů hromadné dopravy. Nad výsledky anonymního dotazníku se posléze diskutuje u kulatého stolu s cílem nalézt jednotný pohled na věc. Z diskuze také vyplynou slabá místa a rezervy ke zlepšení. Následují další setkání, na kterých se diskutuje nad auditorem navrženými opatřeními a časovým horizontem jejich realizace.

Celý úspěch projektu je založen na komunikaci s širokým spektrem skupin, které ovlivňují nebo jsou ovlivňovány dopravou, a snaze nalézt kompromisní řešení, které bude přijatelné pro všechny zastoupené skupiny. Zásadním výstupem je také vylepšení systému fungování a komunikace uvnitř úřadu a zlepšení komunikace směrem k veřejnosti. Úspěšné zvládnutí tohoto procesu dokáže zajistit postupné naplňování vizí města a je podmínkou pro zvládnutí procesu vytváření plánu udržitelné městské mobility.

QUEST připravuje půdu pro Plánování udržitelné mobility (SUMP - viz LEKCE 3), tj. pomáhá zavést principy řízení a komunikace, bez kterých se SUMP neobejde.

### Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.1.1. PROCES PLÁNOVÁNÍ
- Opatření 1.2.4: ODBOR (CENTRUM) MOBILITY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## PRINCIPY ÚZEMNÍHO A DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ



Mnoho měst při svém rozvoji jen pasivně reaguje na stávající stav a při budování nové infrastruktury vychází ze stávajících počtů uživatelů jednotlivých druhů dopravních prostředků a rostoucího stupně automobilizace. Poptávka po jednotlivých druzích dopravy, resp. volba dopravního prostředku, je přitom výsledkem mnoha faktorů. Města se mohou učit, jak s poptávkou pracovat takovým způsobem, aby byla v souladu s jejich dlouhodobou strategií. Základem je přitom stanovení cílů pro podíly jednotlivých druhů dopravy.



### PROČ SE NEDAŘÍ CYKLISTICKOU DOPRAVU ZAČLENIT DO DOPRAVNÍHO A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ?

I když v posledních dvou desetiletích začala řada měst podporovat cyklistiku jako způsob dopravy ve městě, jen zřídka kdy uspěla při zavádění cyklistiky jako plnohodnotného dopravního prostředku. Proč?

Ačkoli byla postavena řada cyklostezek a cyklistických pruhů, často zůstávají opuštěné nebo je motoristé zneužívají pro jízdu či parkování aut. Existuje řada důvodů, proč se tomu tak děje. Kritici často mluví o povaze místních obyvatel, chybějící tradici, nevlídném podnebí, nebo kopcovitosti města. Ačkoli mohou mít zčásti pravdu, zpravidla je na vině způsob, jakým byla tato opatření pro cyklisty relativně izolovaně realizována.

Existuje zažitá představa, že plnohodnotné užívání jízdního kola ve městě zajistíme tím, že postavíme cyklostezky. Skutečnou městskou cyklistiku ale nikdy nevytvoříme pouze pomocí několika tras v parcích, na nábřežích nebo kdekoli jinde, kde zrovna zbývá místo a kde se to zdá příjemné. Má-li být cyklistika plnohodnotným způsobem dopravy, musí se stát součástí nejen integrovaného dopravního plánování, ale také územního plánování a plánu mobility města.

# 5. Principy územního a dopravního plánování



## ÚZEMNÍ A DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ & CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Územní a dopravní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížďek a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V územním a dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech, zhoršuje.

V počátku plánovacího procesu je zvláště důležité zapojení veřejnosti a všech zodpovědných osob. To je jediný způsob, jak vypracovat dlouhodobé strategie a opatření, které získají všeobecný souhlas.

## ÚZEMNÍ PLÁN & AKTIVNÍ CESTOVÁNÍ A ZDRAVÍ

*„Rostoucí urbanizací se zvýšila závislost na automobilech a mnoho dnešních rezidenčních oblastí a nákupních center je vyprojektováno pro potřebu aut. Chodci a cyklisté se často necítí v takovém prostředí bezpečně a jsou odrazováni od chůze nebo jízdy na kole.“*

John Sorrel, předseda Komise pro architekturu a výstavbu v příspěvku na Výročním vědeckém zasedání londýnské Fakulty veřejného zdraví v červnu 2005

Při tvorbě územního plánu mají být zodpovězeny i otázky, týkající se aktivního cestování (pěšky a na jízdním kole):

- Jaké jsou vzájemné vztahy a souvislosti mezi městskou strukturou a aktivní dopravou, které se vyznačují značným smíšeným využitím půdy a kde je pěší i cyklistická doprava jednoduchou a pohodlnou možností dopravy?
- Jaké nejdůležitější faktory ovlivňují aktivní cestování?
- Jaká možná opatření by posílila pěší a cyklistickou dopravu?

## INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ PLÁNOVÁNÍ A ÚZEMNÍ ROZVOJ

Plánovat od začátku - od čistého stolu - lze pouze města a čtvrti, které vznikají na zelené louce. Naprostá většina územních a dopravních plánů ale nutně vychází z existující podoby zastavěného území. Jelikož má většina oblastí v takovém území již svoji funkci, je plánování v zastavěné ploše mnohem obtížnější. Ať již tedy navrhujeme opatření pro auta, veřejnou dopravu nebo zlepšujeme podmínky pro pěší a jízdní kola, ve většině případů musíme dát stávajícímu místu nový řád, tj. současný prostor úplně nebo do jisté míry přeuspořádat. Ať se má již změnit např. část zeleně na silnici, silnice na železnici či řada parkujících aut na cyklopruh nebo z chodníku má být stezka pro chodce a cyklisty, některé z funkcí se přitom ubírají a jiné přidávají. V každém případě je třeba si uvědomit, jaké efekty to s sebou přináší a zda převažují pozitiva nad negativy. Pro úspěšné plánování cyklistické dopravy, které je prováděno mnohdy izolovaně, je toto vždy zásadní dilema. Často se totiž stává, že se pro cyklistickou infrastrukturu hledá volné dosud neobsazené místo a nebere se v úvahu to, že již nějak funguje. Podstatou integrovaného dopravního plánování je zahrnout všechny druhy dopravy a nedovolit takový druh izolovaného jednání a následného řešení.

## ZÁVĚREČNÉ SHRNTUÍ

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích (Jan Gehl – Města pro lidi).

## Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/planovani-verejneho-prostoru/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/planovani-verejneho-prostoru/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 17–23

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.1.1. PROCES PLÁNOVÁNÍ



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## OD VIZE 25 AŽ PO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLAD



Velmi často vypracují města strategie s cíli a opatřeními, občas se k tomu přidá i akční plán. Jen zřídka se ale stane, že daná strategie a akční plán je spojen s územně plánovacím podkladem (generelem), který přesně definuje, co je potřeba udělat v které části města. V praxi to funguje zatím tak, že strategii vypracuje jedna firma (většinou agentura), zatímco územně plánovací podklad bývá úkolem spíše projektanta (odborná firma), zpravidla na základě nejnižší finanční nabídky. Cílem je propojit oba dokumenty do jednoho, tj. aby strategie a její akční plán dokázal pracovat s konkrétními návrhy z územně plánovacích podkladů a s konkrétními marketingovými návrhy na podporu cyklistiky. Tato lekce ukazuje, jak propojit strategii s generelem.



### CO JE VIZE 25

Strategie přichází s VIZÍ 25, která sleduje rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. 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. V počátku plánovacího procesu je zvláště důležité zapojení veřejnosti a všech zodpovědných osob. To je jediný způsob jak vypracovat dlouhodobé strategie a opatření, které získají všeobecný souhlas.

### STANOVENÍ CÍLŮ (příklad z berlínské cyklostrategie):

- Nárůst podílu cyklistické dopravy
- Přenášení i delších cest na jízdní kolo
- Kombinace jízdního kola a veřejné dopravy
- Snížení počtu nehod
- Přiměřené financování
- Plynulé dohotovení sítě cyklotras

### KONKRETIZACE CYKLOSTRATEGIE:

- NÁSTROJE — stanovení konkrétních opatření, včetně jmenování cyklokoordinátora a návrhu financování a realizace dopravních plánů bezmotorové dopravy.
- INFRASTRUKTURA — rozvíjet síť sjízdných, bezpečných a komfortních cyklistických koridorů a tras, dále parkovací místa pro cyklisty, dopravní značení a intermodální přestupní body.
- KAMPANĚ, PROPAGACE — propagovat jízdní kolo jako moderní, flexibilní a rychlý dopravní prostředek, který je nejenom vhodný pro volnočasovou cyklistiku, ale také pro každodenní cesty a společenské události.

## 6. Od VIZE 25 až po územně plánovací podklad



**AKČNÍ PLÁN**, jako součást „Cyklostrategie“, by měl být vypracován vždy samostatně pro jednotlivé roky jeho realizace. Příprava pro následující kalendářní rok je obvykle zahájena v červnu příslušného roku a ukončena v říjnu až v listopadu, resp. když je znám předběžný rozpočet města pro nadcházející kalendářní rok.

### AKČNÍ PLÁN A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLAD

Pro stanovení jednotlivých úkolů akčního plánu je nutné vycházet z územně plánovacího podkladu (generel cyklistické dopravy), ze kterého se vždy pro každý rok vyberou priority. Územně plánovací podklad lze považovat za základní dokument pro smysluplný rozvoj cyklistické dopravy ve městě, který ovšem musí být začleněn do územního plánu města.

**Základním cílem generelu cyklistické dopravy** je vymezení podmínek pro optimální fungování cyklistické dopravy ve městě, který určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole. Hlavním cílem generelu je nabídnout cyklistům ve městě infrastrukturu, která zvýší uživatelské standardy pro jízdu na kole a povede k dalšímu růstu užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě. To ve svém důsledku povede k lepší dostupnosti města pro všechny druhy dopravy.

### NOVÉ PŘÍSTUPY PŘI ZPRACOVÁNÍ „CYKLOGENERELU“

V rámci projektu Central MeetBike, a díky spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech, byly zpracovány dva pilotní generely cyklistické dopravy, které vnášejí nový pohled na plánování cyklistické dopravy, a které bortí stávající představy o podobě plánovacího dokumentu. První vznikl pro Pardubice, druhý pro Uherské Hradiště. V čem jsou nové?

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout.

Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem). Nejde o změnu parametrů a návrhových prvků, ale o nový přístup, jak s nimi pracovat.

### Sdílet nebo oddělovat?

Jedna ze základních otázek zní: mají mít cyklisté vlastní samostatné trasy nebo mají sdílet dopravní prostor s ostatní dopravou? Cyklistická doprava často koexistuje spolu s pěší nebo automobilovou dopravou, nicméně existují i sdílené pruhy pro cyklisty a autobusy. V otázce sdílení či separace se během let vytvořily dvě zdanlivě protichůdné teorie.

**Přístup segregované sítě** - z této perspektivy je cyklistická infrastruktura považována za další přidanou samostatnou dopravní síť. Zakládá se na oddělené, výlučné infrastruktuře s vlastní podobou a technickými parametry. Stojí na předpokladu, že cyklistika je se silniční dopravou neslučitelná, a proto je potřeba k uspokojení obou doprav vytvořit nezávislé samostatné sítě. Jedná se o silně technický inženýrský pohled na věc, který však při dogmatickém přístupu může vést až k nefunkčním řešením.

**Přístup holistický sdílený** - při respektování tohoto principu by uliční a silniční síť měla být přizpůsobena také bezpečnému provozu pěších a cyklistů pomocí dopravního zklidňování a díky sdílení prostoru s ostatními uživateli dopravy. Sdílení prostoru a zklidnění dopravy jsou základními pilíři pro vyvážené fungování urbanizovaných částí obcí i související krajiny. Předpokládá se, že motoristé musí své chování přizpůsobit bezmotorové dopravě a že by rychlost motorových vozidel měla být pro zvýšení bezpečnosti výrazněji omezena. Tento pohled je ve shodě se stále silnějšími hlasy za kvalitní městský veřejný prostor sdílený různými sociálními skupinami a přístupný všem uživatelům. Letité zkušenosti ukazují, že sdílení ani separace nejsou výlučným řešením pro všechny situace. Mezi dvěma protipóly je vždy celá škála řešení. Stejně je tomu i v případě řešení cyklistické dopravy.

### Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklogenerel/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklogenerel/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklo dopravní encyklopedie, strany 36–45

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.1.2. CYKLOGENEREL



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## ASOCIACE MĚST PRO CYKLISTRY



Založení Asociace měst pro cyklisty v ČR bylo vyvoláno nutností spojit města podporující cyklistickou dopravu s cílem společně uskutečňovat kroky, které povedou ke zlepšení podmínek pro cyklodopravu a cykloturistiku. Asociace měst pro cyklisty chce společně prosazovat nový pohled na dopravu v našich městech, vychovávat dopravní odborníky a usilovat o zvýšení podílu jízdních kol jako plnohodnotného prostředku pro každodenní cesty. Asociace měst pro cyklisty by tak měla pomoci při plnění cílů Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 (zkráceně Cyklostrategie 2013).

Rozvoj dopravního systému v České republice probíhá dlouhodobě nevyváženě, kdy je zejména upřednostňována automobilová doprava na úkor ostatních složek systému. Situace cyklistů je tak dnes v mnoha městech a obcích v naší zemi velmi složitá. Cyklisté jsou vytlačeni intenzivním automobilovým provozem ze silnic a přitom nemají k dispozici alternativní a bezpečnou infrastrukturu.

O zlepšení situace cyklistů usiluje nová Cyklostrategie 2013, na jejíž přípravě se podílela také signatářská města tzv. „Uherskohradištské charty“ (2011). Města Uherskohradištské charty pracovala jako konzultační orgán při přípravě nové Cyklostrategie v letech 2011–2013. Asociace měst pro cyklisty, která byla založena v červenci 2013, má pomoci při naplňování obsahu Cyklostrategie po jejím schválení.



**Asociace  
cykloměst**

Posláním Asociace měst pro cyklisty je také prezentace VIZE 25, neboli podpora městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy.

Základní vizí 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 v kontextu s ostatními. Jedině tak lze zabránit nadřazení jednoho druhu dopravy před ostatními. Vytvoření rovnoprávných podmínek pro všechny čtyři druhy dopravy bude směřovat k udržitelnému rozvoji sídel a souvisejících regionů.

# 7. Asociace měst pro cyklisty



▲ Založení Asociace měst pro cyklisty v červenci 2013.



▲ Bezpečná infrastruktura přitahuje cyklisty.



▲ I když počet cyklistů postupně roste, na mnoha místech pro ně nejsou vytvořeny vhodné podmínky.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- Příručka Mobile2020: Cyklodopravní encyklopedie, strana 9

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Asociace je spoluautorem daného dokumentu

## ASOCIACE BUDE:

- podporovat rozvoj městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce mezi jeho jednotlivými složkami a PR aktivitami ve prospěch cyklistické dopravy a cykloturistiky;
- usilovat o systémové změny ve financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR ve prospěch cyklistické dopravy;
- usilovat o změny v legislativě ČR ve prospěch procyklistických opatření;
- podporovat výměnu zkušeností mezi českými a moravskými městy formou workshopů (včetně účasti zástupců ze zahraničí);
- zviditelňovat cyklistiku a dostávat ji do centra pozornosti v oblasti územního plánování a politického uvažování;
- inspirovat a podněcovat stále více měst, aby podnikala konkrétní kroky v propagaci cyklistiky a učila se navzájem jeden od druhého a vyhnula se objevování objeveného;
- pomáhat zajištění finančních zdrojů pro realizaci konkrétních opatření a aktivit v členských městech formou projektů, realizovaných asociací;
- poskytovat poradenství pro členy asociace v oblasti plánování rozvoje cyklistiky a městské mobility;
- vyměňovat si zkušenosti s řešením, plánováním a propagací politických snah a praktických řešení v terénu.

## PŘEHLED ZÁKLADNÍCH AKTIVIT

### Vnitřní komunikace asociace

- Poradenství členům Asociace v oblasti plánování a řešení problematiky cyklistické dopravy zajišťuje sekretariát sdružení, případně za tímto účelem zřízená pracovní skupina.
- Asociace pořádá nejméně 2x ročně bezplatný seminář, workshop nebo školení pro zástupce členů a přidružených členů.
- Sekretariát Asociace zasílá členům sdružení, přidruženým členům Asociace a dalším osobám nejméně čtyřikrát ročně bulletin v elektronické podobě s informacemi o činnosti Asociace a o aktuálním dění v oblasti cyklistické dopravy na národní i mezinárodní úrovni.

### Vnější komunikace asociace

- Asociace vyvíjí PR aktivity ve prospěch cyklistické dopravy, na podporu myšlenky VIZE 25 každoročně pořádá soutěž „Hlavní město cyklistů“. Soutěž se řídí pravidly, která schvaluje správní rada.
- Asociace se staví do pozice partnera Ministerstva dopravy s cílem dosáhnout zlepšení podmínek cyklistické dopravy. Asociace předkládá ministerstvu podněty a návrhy na legislativní změny ve vztahu k cyklistické dopravě a návrhy na změny v oblasti financování cyklistické infrastruktury.
- Asociace se staví do pozice partnera Svazu měst a obcí ČR s cílem dosáhnout společnými silami zlepšení podmínek cyklistické dopravy.
- Asociace je partnerem Ministerstva pro místní rozvoj, agentury CzechTourism a krajů s cílem dosáhnout zlepšení podmínek podpory cykloturistiky. Asociace je dále partnerem Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva životního prostředí s cílem dosáhnout zlepšení podmínek pro zdraví obyvatel a zkvalitnění životního prostředí.
- Asociace předkládá krajům podněty a návrhy na změny v systémové podpoře cyklistické dopravy.

### Mezinárodní spolupráce

- Asociace se účastní mezinárodních aktivit, zejména pak těch, které povedou k naplňování jejich cílů.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## CYKLOKOORDINÁTOR A PRACOVNÍ CYKLOSKUPINA



CYKLOKOORDINÁTOR je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace.

### INSTITUCIONALIZACE

Zkušenosti z Německa, Nizozemska i dalších zemí ukazují, že volba vhodné formy institucionalizace je pro účinnou podporu cyklistiky nezbytně nutná. Pro zavádění cyklistiky jako integrální součásti plánování a rozvoje města je možné nalézt a zvolit odpovídající vhodnou podobu, např. ve formě pozice cyklokoordinátora, pracovní skupiny pro cyklistiku, mluvčího apod.

Formy institucionalizace mohou být následující:

- Pracovník pro cyklistiku jako:
  - dopravní plánovač a projektant (doporučeno u menších měst);
  - koordinátor /cyklokoordinátor (doporučujeme u velkých měst);
  - oddělení pro cyklistiku (doporučujeme pro velkoměsta);
  - externí pracovník (doporučujeme v malých městech).
- Pracovní skupina pro cyklistiku, komise
- Mluvčí pro cyklistiku

Jak dosáhnout toho, aby se otázky cyklistické dopravy řešily automaticky a v dostatečné míře na všech úrovních obce a v rámci každé plánovací činnosti? Obvykle je k tomu potřeba:

- Najít alespoň jednoho **člena místní samosprávy**, který bude zdůrazňovat potřeby cyklistů a bude předkládat jejich řešení na jednáních rady a zastupitelstva města
- jmenovat **cyklokoordinátora** a ustanovit stálou **vnitřní pracovní skupinu** pro politiku cyklistické dopravy, která bude složená jak ze zástupců státní správy, tak samosprávy. Cyklokoordinátor by měl mít konkrétní práva a povinnosti prostřednictvím místní cyklostrategie.

# 8. Cyklokoordinátor a pracovní cykloskupina



## KOMPETENCE

Vybraná podoba zastoupení cyklistiky by měla mít ve své kompetenci plánování sítě, infrastrukturu, propagaci, služby, atd. Aby se lépe zapojili občané a zlepšil se oběh informací, může tato pozice také fungovat jako kontaktní místo a zajišťovat kontakt s veřejností. Zkušenosti z měst hovoří jasně: nezáleží tolik na tom, ve které části administrativy je daná pozice zřízena. Mnohem důležitější je, jakou zodpovědnost a které povinnosti jsou dané pozici svěřeny. Cyklokoordinátor by měl mít následující pravomoci a z nich vyplývající úkoly:

- Cyklokoordinátor (a jeho pracovní skupina) by měl být zapojen do všech otázek, které se týkají dopravy obecně. Co se dotýká dopravy, dotýká se totiž také cyklistiky.
- Cyklokoordinátor by se měl zapojit do všech plánů tvorby a změny infrastruktury města i do všech projektů, které mají na cyklistickou dopravu vliv. Měl by mít právo vyžadovat změny plánů, pokud jsou v nich potřeby cyklistů opomíjeny.
- Žádný profesionál nedokáže vyřešit otázky zavádění cyklistiky sám. Proto je důležité, aby do otázek týkajících se cyklistiky byly zapojeny i další profese, jako je dopravní plánování a projektování, finanční plánování, marketing, PR a zapojení médií.
- Aby se vybraná cyklistická opatření mohla realizovat v krátkodobém horizontu, potřebuje svůj vlastní rozpočet (tj. položku v rozpočtu města).
- Kromě podpory cyklistické dopravy v rámci administrativy obce se cyklokoordinátor může podílet i na veřejné propagaci cyklistické dopravy a spolupráci se zájmovými stranami mimo státní správu. To znamená být kontaktní osobou pro každého, kdo má nějaký dotaz či žádost související s cyklistickou dopravou.
- Cyklokoordinátor je také veřejná osoba. Proto musí mít možnost, aby v rámci lokální politické atmosféry mohl cyklistiku prezentovat a vytvářet pozitivní dojem. To zahrnuje jak propagaci a popularizaci cyklistiky ve městě, tak i výměnu zkušeností s dalšími městy a mezi institucemi.
- Každý, kdo na otázce cyklistiky pracuje, by měl mít také kladný vztah ke kolu a zkušenosti s pohybem na jízdním kole.
- Zodpovědnosti cyklokoordinátora má být dosažení cílů, které si daná obec stanovila v oblasti cyklistické dopravy, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře obce.

Výše zmíněné formy institucionalizace nejsou zdaleka jedinou možnou cestou a představují ideální podobu, jak zavádět do měst pozitivní cyklistickou kulturu. Další zainteresované strany, jak v administrativě, tak i ve společnosti, mají také svůj podíl na výsledku.

## FORMY SPOLUPRÁCE

Doporučení pro spolupráci se vztahují na tyto tři skupiny:

**Spolupráce s dalšími obcemi:** výměna zkušeností s dalšími městy s podobnými problémy může být velmi prospěšná, jejich zkušenost může ukázat řešení, která se mohou uplatnit ve vlastním městě. Poučení z dobré, a dokonce i špatné praxe jiných měst přispívá k odbornosti všech. Kromě toho, příklady dobré praxe z okolních měst mohou pomoci v přesvědčování oponentů o výhodách nějakého opatření. Dále se doporučuje posílit spolupráci s okolními obcemi při definování a uskutečňování společných cílů.

**Mezioborová spolupráce:** umožňuje využít výhody synergie. Jak bylo již uvedeno, cyklistická doprava představuje významný přínos, jak pro prostor, v němž žijeme, tak pro životní prostředí, zdraví i tělesnou kondici. Je snazší dosáhnout společných cílů v těchto oblastech, dojde-li ke spolupráci mezi jednotlivými obory, nebo dalšími správnickými či územními celky, např. na společných akcích, na tvorbě společných letáků atd.

**Pomocí spolupráce s veřejností a zájmovými subjekty** se může zvýšit míra přijetí jakéhokoliv opatření, zlepšit pochopení dané problematiky u různých zájmových skupin, a také nalézt společné řešení nebo vhodný kompromis. Je důležité co nejdříve zapojit do plánovacího procesu každého, na koho může mít tento proces nějaký dopad. Právě cyklokoordinátor se pro veřejnost i zainteresované subjekty stává kontaktní osobou v otázkách souvisejících s cyklistickou dopravou.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 51–55

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.2.1. CYKLOKOORDINÁTOR / PRACOVNÍ CYKLOSKUPINA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## SÍŤ MÍSTNÍCH PARTNERŮ



Klíčovou roli koordinace a komunikace na městské úrovni má mít v kompetenci oficiálně jmenovaný městský cyklokoordinátor, který v rámci svých aktivit zajišťuje aktivní podporu cyklistické dopravy a implementaci nejen konkrétních cyklodopravních kroků, ale i marketingových opatření. Jeho komunikační aktivity se budou zaměřovat jak na konkrétní cílové uživatele, tak na politiky a vedoucí pracovníky, kteří jsou důležití pro rozvoj cyklistiky.



### STAKEHOLDERS – PARTNEŘI NA MÍSTNÍ ÚROVNI

Má-li být snaha o propagaci a posílení cyklistiky úspěšná, bude vždy třeba spolupracovat s řadou dalších partnerů. Ať už se jedná o spolupráci s veřejnou správou, se sdružením cyklistů nebo jiným typem organizace, vždy bude klíčová spolupráce, partnerství a další způsoby vzájemné podpory. Dále je třeba zjistit, jak s jednotlivými skupinami komunikovat a jakým způsobem je zapojit do agendy na podporu cyklistiky. V mezioborovém výzkumu se pozice zainteresované strany (tzv. Stakeholder) definuje takto: „**zainteresovanou stranou je osoba, skupina nebo instituce, jejíž potřeby a zájmy přispívají k řešení problému. V průběhu realizace tyto strany formulují své potřeby a přebírají vymezené zájmy. Podílejí se na definování problému a jeho vyjádření způsobem a znalostmi, které jsou jim vlastní. Podílejí se na hodnocení společenské relevance**

**a proveditelnosti výsledků a proto jsou pro vyřešení problému velmi důležité.“**

Mezi cílové skupiny patří uživatelé dopravy / cestující, po kterých chceme, aby změnili své zaběhnuté představy a dopravní návyky. Můžeme je rozlišit podle demografických charakteristik, uživatelského chování nebo životního stylu. Z určitého pohledu mohou být cílovou skupinou i samosprávy (vedoucí pracovníci / politici a úředníci) nebo místní podnikatelé. Záleží na perspektivě spoluúčastníka, tj. jestli se jedná například o část úřadu, poskytovatele služeb nebo neziskovou organizaci.

# 9. Síť místních partnerů



Zainteresané strany jsou nicméně vždy aktéry místního života. Jsou to zástupci institucí či organizací, které mají vliv na provádění jednotlivých opatření vedoucích k cíli, a mohou mezi ně patřit např.:

- obecní, krajské a státní politici / městské rady, státní úřady / obecní a městské úřady, magistráty, správci veřejného majetku a komunikací,
- policie a další bezpečnostní složky,
- místní podnikatelé a firmy, zájmová sdružení obchodníků a podnikatelů, obchodní komory, turistické spolky a organizace, profesní organizace, hospodářské organizace, organizace hájící občanská práva, ekologická sdružení a skupiny a další neziskové organizace,
- lékaři specialisté, zejména ti zainteresovaní v otázkách veřejného zdraví, prevence obezity a duševního zdraví,
- vzdělávací zařízení: školky, školy, vysoké školy,
- provozovatelé veřejné dopravy,
- média.

Představitelé zainteresovaných stran jsou ale také jen běžní obyvatelé, kteří chodí pěšky nebo jezdí na kole a jejich chování je proto ovlivněno jejich osobní zkušeností. Takže ve výsledku se obě strany – cílové skupiny i zainteresované strany – složitě propojují.

Mezi nejdůležitějšími zainteresovanými skupinami patří:

- městští a krajské dopravní odborníci, kteří pracují na městských / krajských úřadech (vedoucí odborů a lidé s pravomocí),
- obecní / komunální / krajské politiky v městské radě,
- městští a dopravní odborníci v poradenských (projekčních) firmách.

Lze říci, že dobře zvládnuté zapojení zainteresovaných stran je správný základ k tomu, aby se cyklistika stala součástí místní dopravní kultury. Úspěšná komunikace se zainteresovanými stranami je podmíněna dvěma základními zásadami:

- Výběr vhodných partnerů pro splnění cíle (projektu) nebo jeho části. Dále je třeba také vědět jak komunikují, jaký je jejich jazyk a jaká míra objektivit?
- Jaký je scénář komunikace a postupu zapojení?

## KLÍČOVÉ FAKTORY ÚSPĚŠNÉ KOMUNIKACE

Pro úspěšnou komunikaci udržitelné dopravy je nutné vzít do úvahy tyto klíčové faktory:

- Po všech debatách, přích a disputacích ohledně dopravní politiky nyní nastal čas, kdy je napříč všemi politickými uskupeními ve městě nutné vytvořit dlouhodobý rámcový konsensus týkající se rozvoje města a dopravy; to zahrnuje širokou politickou, mezilidskou a administrativní spolupráci.
- Zpravidla se objeví aktivní jedinci, kteří dodávají procesu změny dlouhodobou dynamiku.
- Pravidlo změn ve městě. Racionální postupy musí brát v úvahu emocionální stránku věci, jako je například vysoká uživatelská citlivost vůči kvalitě veřejných prostor.
- Profesionální přístup znamená zachování pravidel komunikace i během fáze tvorby představ a idejí, tzn. je třeba dbát na celistvost a sevrženost komunikace a dodržovat pravidla používání jednotného designu.
- Navrhovaná opatření pro včlenění cyklistiky potřebují být technicky vyspělá a velmi kreativní zároveň, a to ve dvou směrech; v konkrétním provedení i ve způsobech, jakými budou komunikovány.
- Pro návrhy řešení je třeba uplatnit uživatelský pohled, který řeší celou cestu od jedné dveří ke druhé, se spoluúčastí dalších dopravních prostředků, nejen kola.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- Příručka Mobile 2020:  
Cyklodopravní encyklopedie, strany 180–182

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.2.2: SÍŤ PARTNERŮ



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).

## PŘÍPRAVA ROZPOČTU

# 10

Vzhledem k tomu, že rozpočty jsou všeobecně nízké a ochota zvyšovat rozpočet cyklistické dopravy je velmi malá, je důležité, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji a využívaly pro oživení cyklistické dopravy i alternativní finanční zdroje. Místní cyklostrategie musí tvořit strategický rámec pro investiční rozhodnutí.

Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Spolupráce s dalšími správními orgány a organizacemi v rámci jedné obce umožňuje plně využít možností synergie. Je důležité si uvědomit, že opatření pro cyklisty v rámci jiné stavby bývá výrazně levnější než budování samostatné cyklistické infrastruktury a je také „politicky schůdnější“.

Spolupráce s obcemi v regionu, s příslušným krajem nebo státem zase obcím dává možnost realizovat projekty, které by bez společného postupu nešly uskutečnit. Tato synergie s sebou nese velké možnosti, jak zlepšit podporu cyklistické dopravy.



# 10. Příprava rozpočtu



## ZÁKLADNÍ STRUKTURA POLOŽEK ROZPOČTU MĚSTA PRO PODPORU CYKLISTIKY

Jednotlivé kapitoly rozpočtu by měly zahrnovat tyto náklady:

### 1 - „TVRDÁ“ OPATŘENÍ: INFRASTRUKTURA

#### PŘÍMÉ NÁKLADY:

- 100 - projektová příprava, studie, atd.;
- 110 - stavebně technická opatření na komunikační síti a to podle zpracované generelu cyklistické dopravy (většinou se jedná o výstavbu cyklistických stezek všech kategorií);
- 120 - nízkonákladová opatření jako seriózní alternativu k cenově náročným rekonstrukčním řešením, např.
  - 121 - zřízení cyklistických pruhů a piktogramových koridorů (včetně možnosti přeměny parkovacího pruhu na cyklopruh)
  - 122 - využití dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů - možnost vjezdů do pěších zón, zřizování obytných zón a zón 30 atd. (viz LEKCE 21 - Zklidňování)
  - 123 - možnost vjezdů do jednosměrných ulic (viz LEKCE 22)
- Poznámka: je možné také využít nízkonákladových technologií pro výstavbu cyklostezek, atd.,
- 130 - systém parkovacích zařízení pro kola;
- 140 - začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému (intermodální přestupní body);
- 150 - informační systém (dopravní značení);
- 160 - realizaci menších projektů, opatření, např. veřejné opravy kol, systém sdílení kol a půjčovny kol.

#### NEPŘÍMÉ NÁKLADY:

- 170 - zapracování cyklistických opatření do připravovaných staveb dopravní infrastruktury:
  - Větší projekty by měly být financovány ze souhrnného rozpočtu pro realizaci opatření z oblasti infrastruktury (rekonstrukce komunikací, nově vybudované komunikace). Cílem podpory cyklistické dopravy je dosáhnout toho, aby každé plánování infrastruktury automaticky zahrnovalo i zájmy a potřeby cyklistů. To se týká nejen místních staveb, ale také novostaveb a rekonstrukcí státních, krajských komunikací a železničních staveb. Vždy by se mělo pamatovat i na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy).
  - Je možné využít i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, protipovodňové hráze, opuštěná drážní tělesa, atd.), kdy lze čerpat prostředky z Programu obnovy venkova, nebo pozemkových úprav.
- 180 - správa a údržba komunikací (většinou se jedná o rozpočet technických služeb města. Technické služby města mají stanoveny úkoly a dohlíží na bezproblémové využívání cyklistické infrastruktury po celý rok. Např. úklid povrchu cyklistických stezek / tras (sklo, bláto), opravy, ořezávání zarůstající vegetace. Hlášení škod a stížností by mělo být standardní.

### 2 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: KAMPANĚ, PROPAGACE

Cílem je propagovat jízdní kolo jako moderní, flexibilní a rychlý dopravní prostředek, který je nejenom vhodný pro volnočasovou cyklistiku, ale také pro každodenní cesty a společenské události.

#### PŘÍMÉ NÁKLADY:

- 200 - internet a web, případně sociální sítě,
- 210 - informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy,
- 220 - různé akce, kampaně a události (panelové diskuze, soutěže),
- 230 - realizace dalších opatření spojených s PR aktivitami.

#### NEPŘÍMÉ NÁKLADY (realizované zainteresovanými pracovníky města),

- 240 - práce s médii - televizní a rozhlasové vysílání a tiskové zprávy,
- 250 - články, reklamy v novinách, tiskové konference.

### 3 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: MONITORING

- 310 - informační školení a kurzy;
- 320 - provádění pravidelného cyklistického auditu;
- 330 - průběžné sčítání cyklistů;
- 340 - sledování a vyhodnocování nehodovosti.

#### Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)

#### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 1.3. Finanční nástroje



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## FINANCE PRO INFRASTRUKTURU

# 11

Cílem lekce není jen předkládat rady, jak a kde žádat o dotace na realizaci bezpečné infrastruktury pro cyklisty, ale hovořit také o možnostech, nebo naopak o ztracených příležitostech České republiky při podpoře opatření pro cyklisty. Vytvoření vhodných podmínek není totiž paradoxně jen v rukách měst, ale také státu a krajů. Právě jejich přístup může mnohdy rozhodnout o tom, jak bude vypadat budoucí podpora cyklistické dopravy.



Prvním předpokladem výstavby cyklistické infrastruktury je zahrnutí „cyklistické vrstvy“ do územního plánu obce, který by měl zpracován podle moderních principů integrovaného dopravního plánování (viz LEKCE 5 a 6). Co není v územním plánu, jako by neexistovalo. Jeho součástí by měl být i územně plánovací podklad, tzv. cyklistický generel. Ten navrhuje konkrétní opatření, na jejichž realizaci je možné využít následujících možností:

- přímých dotací na výstavbu cyklistické infrastruktury (ze Strukturálních fondů EU, ze Státního fondu dopravní infrastruktury, případně i z krajských rozpočtů);
- pokud je to účelné, tak při novostavbách a rekonstrukcích velkých infrastrukturálních staveb realizovat opatření ve prospěch cyklistiky, jako jsou cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy;
- využít i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, protipovodňové hráze, opuštěná drážní tělesa, atd.);
- nezdráhat se použít ekonomicky výhodných procyklistických opatření, které výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území (viz LEKCE 12).

# 11. Finance pro infrastrukturu



## STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (SFDI)

SFDI ([www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)) pomáhal s financemi na cyklostezky od roku 2001 a významně tak pomohl řadě měst v jejich snaze o vytvoření bezpečných řešení. Za tuto dobu podpořil stavbu 432 úseků, a to celkovou částkou 1,3 miliardy korun. Dosavadní pravidla ale umožňovala investovat pouze do cyklistických stezek. V roce 2014 se poprvé otevřela možnost podpory z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“, ze kterého bude možné podporovat také další projekty, jako jsou například zřízení cyklistických pruhů, cyklopiktokoridorů a podobně (viz LEKCE 12).

## STRUKTURÁLNÍ FONDY EU

Zdrojem, který výrazně pomáhá při stavbě cyklistické infrastruktury ve městech, stejně jako pro budování dálkových cyklistických tras, jsou Evropské fondy. Ty byly k výstavbě cyklistických stezek velmi štedré v období 2007–2013, kdy byly proinvestovány více než 4 miliardy Kč.

V současné době (11/2013) se stále připravuje nastavení podmínek pro čerpání z evropských fondů pro léta 2014–2020. S podporou výstavby cyklistické infrastruktury se počítá prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu, a to ze specifického cíle 1.2.: „Zkvalitnit infrastrukturu pro pěší cyklo-dopravu v mezinárodní síti (EuroVelo), národních a regionálních sítích a v návaznosti na města a obce. Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, vč. zajistit bezpečnost a bezbariérovost tras, vytvořit zázemí v cíli a zkvalitnit podmínky v zázemí. Dosáhnout cíle definované v Národní strategii cyklo-dopravy ČR 2013–2020.“

Specifickým úkolem je podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo. Ta je sice výše jasně definována, ale zůstává nezodpovězena otázka, kdo bude realizovat nejvíce problematické úseky, které bez přímé pomoci a záštity ze strany státu nebo krajů nebudou nikdy postavené. Jedná se především o úseky, které vedou mimo zastavěná území a leží na katastrech malých obcí, které nikdy nebudou mít zájem o vybudování cyklistické stezky.

## VELKÉ INFRASTRUKTURÁLNÍ STAVBY - NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE

Cílem podpory cyklistické dopravy je dosáhnout toho, aby každé plánování infrastruktury automaticky zahrnovalo i zájmy a potřeby cyklistů. To se týká nejen místních staveb, ale také novostaveb a rekonstrukcí státních, krajských komunikací a železničních staveb. Vždy by se mělo pamatovat i na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy).

K tomu je ovšem třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu. Je nezbytné řešit většinu pozemních komunikací i z hlediska cyklistické dopravy, tj. z pohledu jejich velkého zásahu do fungování širšího území. V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I. a II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny.

## OPATŘENÍ VE VOLNÉ KRAJINĚ

Víme, že i ve volné krajině potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras. K tomu je třeba využívat i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové formy patří například následující možnosti:

- Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.
- Vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je v takovém případě nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci.
- Využití lesních a polních cest – výstavba či údržba stávajících účelových komunikací. Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizace dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- [www.cyklodoprava.cz/finance/](http://www.cyklodoprava.cz/finance/)

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 1.3. Finanční nástroje



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lekcce cyklo-dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## NÍZKONÁKLADOVÁ OPATŘENÍ

# 12

Podpora cyklistické dopravy bývá spojována jen s výstavbou bezpečné a segregované cyklistické infrastruktury. Přitom existuje celý soubor opatření, které mohou výrazně ovlivnit bezpečnost cyklistů s minimálními náklady.

NAŠE MĚSTO NENÍ TAK BOHATÉ, ABY SI MOHLO DOVOLIT BUDOVAT JEN CYKLOSTEZKY.

### INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH

Vyznačení cyklistického pruhu stojí sedmkrát méně než nejlevnější cyklistická stezka. Od roku 2014 bude realizace pro města jednodušší, a to díky novým pravidlům Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). S pomocí SFDI tak bude možné postavit nejen cyklostezky, ale vyznačit také cyklopruhy, upravit výšku a tvar obrubníků nebo udělat změny v systému světel na křižovatkách.

### INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ NA KRAJSKÝCH A STÁTNÍCH KOMUNIKACÍCH

Představme si město, které má zpracován generel cyklo dopravy podle nejmodernějších principů výstavby cyklistické infrastruktury, ale stejně je mu to málo platné. Proč? Ve městě jsou totiž i komunikace, které městu nepatří (státní a krajské) a jejich správce s cyklisty nepočítá. Místo zřízení vhodného cyklistického pruhu jsou cyklisté nuceni jezdit oklikami anebo použít cyklostezku, která je svými parametry nebezpečnější, než žádné opatření. Je proto nutné změnit současný přístup projektování, které často preferuje automobilovou dopravu. Řešení by mělo respektovat stávající vedení městských cyklotras a křížení a nebát se realizovat opatření, jako jsou cyklistické pruhy i na těchto komunikacích. Je to jen o jednáních, nikoliv o parametrech.

# 12. Nízkonákladová opatření



## Weby, literatura

- Rekonstrukce & novostavba: [www.cyklodoprava.cz/finance/novostavba-rekonstrukce/](http://www.cyklodoprava.cz/finance/novostavba-rekonstrukce/)
- Zklidňování dopravy: [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/zklidnovani-dopravy/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/zklidnovani-dopravy/)
- Cykloobousměrky: [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky/)
- Opatření ve volné krajině: [www.cyklodoprava.cz/finance/vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine/](http://www.cyklodoprava.cz/finance/vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine/)
- Legislativa: [www.cyklodoprava.cz/legislativa/](http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/)

## OBECNÁ OPATŘENÍ KE ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

Hlavním cílem zklidňování dopravy je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit lokální podmínky pro bydlení, práci i turismus. Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přesměrování tranzitní dopravy, což přímo snižuje pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava zároveň vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, není tedy nutné budovat cyklostezky, což vede k úsporám investic.

## JEDNOSMĚRNÉ ULICE S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ

Jen málo opatření vyvolává tak rozporuplné reakce, jako právě jednosměrky. Dopravní specialisté často argumentují tím, že tzv. cykloobousměrku nelze zřídit, ať už kvůli zákonu, vyhlášce nebo normě. Praxe však ukazuje, že pokud to s podporou jízdy na kole obecní úřad myslí opravdu vážně, nemá s legislativní ani technickou normou problém, cykloobousměrky zrealizuje a najde pro to i právní oporu. To platí i v opačném případě. Rozhodování je tedy vždy otázkou výkladu. Pokud je tomu tak a každý vidí legislativu po svém, je čas na změnu. Jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodů nedostatečných šířkových poměrů, dále požadavku na snížení atraktivity průjezdu nežádoucí tranzitní automobilové dopravy, zvýšení kapacity parkování v území, nebo kombinací uvedených aspektů. Tato opatření však s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty a cyklistika se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy. Podpořme tedy „cykloobousměrky“ a podpoříme tak úsporu financí v městském rozpočtu (viz LEKCE 22).

## ZMĚNY V LEGISLATIVĚ

Velkou úsporu ve financování mohou také přinést změny v legislativě, např. zřízení tzv. cyklistických ulic či víceúčelových pruhů, nebo povolení vjezdu cyklistů na chodník. Proto i změny v legislativě je možné zahrnout do principů financování cyklistické dopravy. Lepší legislativa znamená úsporu ve financování (viz LEKCE 13).

## ALTERNATIVNÍ MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ

Další možností, jak zlevnit výstavbu procyklistických opatření, je získat finanční prostředky z alternativních zdrojů:

- Zapojení soukromých investorů. Tato možnost je výhodná zejména při zajišťování parkovacích zařízení pro cyklisty v blízkosti nově budované veřejné vybavenosti, nákupních tříd atd. Investoři mají povinnost zajistit parkování pro automobily, obdobná povinnost by tedy měla platit pro jízdní kola.
- Řízený systém parkování motorových vozidel. Pokud uživatel automobilu s ním jezdí do centra města a platí parkovací poplatek, může být využit ve prospěch cyklistické dopravy.

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 1.3. Finanční nástroje



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).

# LEGISLATIVA — PŘEHLED A NÁVRH ZMĚN

# 13

Zorientovat se v legislativě jakékoliv země nebývá jednoduché. Proto tato lekce společně s informacemi na [www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz) shrnuje hierarchii předpisů a poradí, co a kde hledat. Nejdříve je třeba rozlišovat legislativní nařízení od technických předpisů a metodických dokumentů. Legislativní nařízení jsou závazná vždy, zatímco technické předpisy pouze tehdy, když se na ně nějaká legislativa přímo odkazuje. Zpravidla je však dodržení technických předpisů vyžadováno orgány státní správy a samosprávy, neboť se jedná o schválené postupy, řešení a materiály a v případě, že budou dodrženy, bude moci být zajištěn odpovídající kvalitativní standard řešení. Ten má pak vliv především na bezpečnost dopravy. Legislativa zahrnuje zákony a prováděcí vyhlášky, mezi technické předpisy lze řadit České státní normy (ČSN), technické a kvalitativní podmínky, vzorové listy a metodické pokyny.

Legislativní předpisy  
— zákony | vyhlášky

Technické předpisy — ČSN  
Technické podmínky  
Vzorové listy

Metodické pokyny

Inspirace ze zahraničí

Závaznost pravidel

Dále je třeba rozlišovat legislativu a předpisy v současnosti platné a připravované. Tato lekce se dále zabývá jen připravovanými změnami v dané oblasti. Proces legislativních změn je jedním z hlavních cílů Asociace měst pro cyklisty.

**Proč provádět legislativní úpravy zohledňující cyklistickou dopravu?**

- cyklistická doprava je nezbytnou součástí vyvážené dopravní obsluhy území,
- v zákonech, vyhláškách i technické literatuře je cyklistická doprava dlouhodobě zanedbávána či zcela opomíjena,
- současné řešení prostoru i silničního provozu je utvářeno především z hlediska motorové dopravy, čímž se podmínky pro jízdu na kole často významně zhoršují,
- potřebné úpravy nejsou preferencí vybraných uživatelů nebo druhu dopravy, ale pouze zabezpečením srovnatelných podmínek pro všechny druhy dopravy,
- jde o základní podmínku pro vznik příjemného a bezpečného prostředí pro všechny uživatele, v souladu s celoevropským rozvojem a bez nutnosti nákladných opatření.

# 13. Legislativa – přehled a návrh změn



▲ Menší množství dopravních značek



▲ Víceúčelové pruhy



▲ Prostor s preferencí převažujícího druhu dopravy



▲ Stezka podél hlavní komunikace se stejnými právy pro cyklistu jedoucího souběžně s ní



▲ Křížení stezky pro chodce a cyklisty s vozovkou



▲ Sjednocení práv a povinností ve shodných situacích



▲ Jasnější definice bruslaře

## Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/legislativa/](http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/)

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 1.4. Právní nástroje

## ÚPRAVY VYŽADUJÍ ZEJMÉNA TYTO ZÁKONY A PROVÁDĚČÍ VYHLÁŠKY:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

## NEJVÝZNAMNĚJŠÍ TÉMATA K ŘEŠENÍ:

### Menší množství dopravních značek

V současnosti je často nutné používat nadměrné množství dopravních značek, které zvyšují nákladnost opatření, zahlcují prostor a lidé je ani nemohou dostatečně pozorně vnímat. Mnoho situací lze efektivně nahradit obecnou právní úpravou anebo zjednodušením dopravního značení.

### Víceúčelové pruhy

Z prostorových důvodů často nelze vytvořit samostatné cyklistické pruhy, pásy ani stezky tam, kde společný provoz s automobilovou dopravou není optimální. Víceúčelové pruhy vhodně přerozdělují alespoň provoz jízdních kol a osobních vozidel a zvyšují tak bezpečnost provozu.

### Prostor s preferencí převažujícího druhu dopravy

V mnoha případech je vhodné umožnit legální průjezd na kole v liniovém průběhu stezky pro chodce, průjezd vybraných vozidel po stezce pro cyklisty apod. Tato úprava je nyní možná v případech plošných opatření (například pěší zóny), avšak nikoliv u liniového opatření (stezky).

### Stezka podél hlavní komunikace

Při jízdě po cyklistické stezce či pásu souběžném s hlavní komunikací by měla být automaticky zajištěna přednost v jízdě při křížení vedlejších komunikací a napojení míst ležících mimo komunikace, obdobně jako v sousedních a cyklisticky vyspělých zemích.

### Křížení stezky pro chodce a cyklisty s vozovkou

Stále nelze bezpečně, levně a prostorově nenáročně realizovat jednu z nejčastějších dopravních situací – křížení vozovky a stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem tak, jak je to běžné v jiných evropských zemích.

### Sjednocení práv a povinností ve shodných situacích

U přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty jsou dnes práva a povinnosti zcela odlišné: dopravní značení by mělo působit intuitivně a při obdobném provedení by měla platit obdobná práva a povinnosti, včetně možné preference pohybu ve směru pěší a cyklistické vazby anebo ve vozovce.

### Zklidněné oblasti a snižování rychlosti

Zejména v rezidenčních oblastech je žádoucí automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti. Tím se výrazně snižuje množství i následky vážných dopravních nehod. Tato opatření fungují i při minimálních prostorových nárocích, typických pro většinu stávající zástavby.

### Jasnější definice bruslaře

V zákoně je žádoucí blíže specifikovat „osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení“ včetně jejich práv a povinností. Podle současné zákonné úpravy platí, že např. osoba na kolečkových bruslích se musí po stezce se společným provozem pohybovat jako chodce – tzn. proti cyklistům – vlevo (stejně jako na vozovce). Na užších stezkách s intenzivním provozem toto chování může způsobit velmi nebezpečné situace.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## AUDIT CYKLISTICKÉ POLITIKY

# 14

Jak je obecně známo, ve velkém množství informací může právě ta správná zapadnout. To platí i v případě cyklistické dopravy. Týká se to především nových prvků a moderních přístupů. Co je tedy třeba udělat, aby klíčoví partneři ve městě nejen uslyšeli, ale i porozuměli novým trendům v podpoře cyklistiky a dokázali s nimi následně pracovat? K dispozici může být mnoho nejrůznějších publikací, webů, nebo seminářů či konferencí, ale ani to často nestačí.

### CO TEDY MŮŽEME UDĚLAT?

Aby města dokázala pracovat s informacemi, odhalit svá silná a slabá místa a zlepšovat tak podmínky pro cyklistickou dopravu a navazující služby, existuje řada zavedených kritérií a měřitek úspěchu. Tyto sady analytických hodnotících nástrojů se označují jako systémy auditu (Audit Schemes). Díky tomu, že se audit provádí pravidelně a ve stále rostoucím počtu organizací, rozrůstá se i řada kritérií, která poukazují na úspěšný či chybný vývoj. Nejlepším příkladem jsou měřítka úspěchu (Benchmarks). Zlepšení nastává díky srovnávacím procesům, kde se jednotlivá města učí z nejlepších zkušeností jiných měst.

### METODA BYPAD (BIYCLE POLICY AUDIT, TJ. AUDIT CYKLISTICKÉ POLITIKY)

S ohledem na žádoucí navýšení cyklistické dopravy a lepší bezpečnost cyklistů může být metoda řízení kvality použita také pro vylepšení místní cyklistické politiky. V tomto případě lze použít metodu BYPAD (Bicycle Policy AuDit, tj. Audit cyklistické politiky). BYPAD má stejný cíl: Na základě zkušeností z mnoha měst stanovit normy kvality pomocí standardizovaného sběru informací z různých oblastí cyklistiky. Ty pomáhají městům lépe formulovat své ambice a cíle na poli zlepšování podmínek pro cyklistiku. Díky tomu, že hodnocení probíhá opakovaně v pravidelných intervalech, se dozvídáme, ve které oblasti nastal pokrok a která oblast potřebuje vylepšení. Tímto způsobem funguje BYPAD jako skvělý nástroj pro monitoring.

Na rozdíl od staticky řízených systémů, ve kterých jsou stanovené indikátory sledovány prostřednictvím pevně daných standardů, BYPAD používá model EFQM, který považuje proces řízení kvality za otevřený dynamický proces. Jeho základním předpokladem je, že kvalita se nikdy nepřestane vyvíjet. Naopak, kvalita se vyvíjí v čase na všech úrovních. EFQM (European Foundation for Quality Management - Evropská báze pro řízení kvality) je evropský model auditu řízení kvality vnitřních procesů. Podle tohoto modelu může být agenda organizace úspěšná pouze za předpokladu, že jsou klienti (uživatelé), zaměstnanci, manažeři a organizace spokojeni jako celek. Úspěch stojí na celkové podobě procesu řízení. Typickým rysem modelu EFQM je, že používá metodu sebehodnocení, do které jsou aktivně zapojeni jak vedoucí pracovníci, tak zaměstnanci a uživatelé.

## About BYPAD

- > BYPAD in one Minute
- > BYPAD Facts and Downloads
- > Benefits for your City and Region
- > References
- > BYPAD History

## Events

- > BYPAD in Action

## BYPAD Austria

## Contact

- > BYPAD Secretariat
- > Map of Cities and Regions
- > BYPAD Auditors

## News

- > News
- > BYPAD Audits
- > BYPAD Training

## Good Practices



# BYPAD

## More quality for bicycle traffic

**BYPAD in one minute:** How good is the cycling policy in your city? Is it effective? And efficient? How can you improve it? There is a tool for this purpose. It is called BYPAD ... more.

**BYPAD Training**  
The training takes place every year in summer in Graz (in English language), more...

**Benefits:** 4 good reasons why BYPAD benefits your city/region more...

**References:** Statements from cities of the Europe-wide network more...

Project was funded by the European Commission STEER Programme

Intelligent Energy Europe



© 2003 by the BYPAD consortium | Legal Disclaimer



Externí auditor

Uživatelé: místní sdružení cyklistů, jednotliví cyklisté, ...

Úřady: vedoucí odboru dopravy, cyklokoordinátor, ...

Politici: starosta, radní pro dopravu, pro územní plánování, ...

Evaluční skupina

### ▲ Hodnotící skupina metodologie BYPAD



## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)

- Příručka Mobile 2020:

Cyklodopravní encyklopedie, strany 56–61

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 1.2.3. ŘÍZENÍ KVALITY

# 14. Audit cyklistické politiky

## NÁSTROJE BYPAD

BYPAD považuje zavádění cyklistiky za dynamický proces, pro jehož úspěch musí různé komponenty spolupracovat a navzájem do sebe zapadat. BYPAD nepopisuje pouze výsledky a efekty místní cyklistické politiky, ale také zda a jakým způsobem se tento proces odráží v politické a administrativní struktuře.

BYPAD rozlišuje devět modulů, jejichž kvalita se posuzuje samostatně. Každý z modulů se umísťuje v žebříčku rozvinutosti BYPAD, který má celkem čtyři úrovně. Výsledky všech devíti modulů dohromady pak určují celkovou úroveň cyklistické agendy v daném místě. Podle výsledku dosaženého v každém z modulů může město určit odpovídající cíle a možná opatření k jejich naplnění. Vedle toho BYPAD umožňuje hodnotit i úspěšnost existující místní procyklistické politiky. Přehled jednotlivých modulů:

- potřeby cyklistů / uživatelů
- vedení & komunikace
- politika na papíře
- finanční prostředky & zaměstanci
- infrastruktura
- komunikace & vzdělávání
- propagace & partnerství
- doplňkové aktivity
- vyhodnocování & dopad

Základním nástrojem BYPADu je dotazník, který má 30 otázek, jež postihují všechny stránky cyklistiky ve městě. Každý modul obsahuje sadu otázek s předem připravenými možnostmi odpovědí. Odpovědi popisují jednotlivá vhodná opatření, která byla v Evropě již s úspěchem zavedena. Každou otázku je potřeba ohodnotit známkou od jedné do čtyř. Jestliže v dané oblasti nebyl učiněn žádný pokrok, je připsána nulová hodnota. BYPAD tak funguje jako určité zrcadlo místní cyklistické politiky. Odhaluje nejslabší místa a ukazuje, kde je nutné a možné situaci zlepšit. Vyplněním dotazníku získá město nebo region konkrétní návod, co může udělat pro to, aby se dostalo o úroveň výš.

Na BYPADu je klíčové, že celý proces hodnocení a zlepšování kvality provádí místní hodnotící skupina. Tato skupina se skládá z politiků, kteří jsou zodpovědní za oblast cyklistiky, vedoucích a výkonných pracovníků města, pod které cyklistika spadá, a z představitelů místní cyklistické organizace (nebo organizací), kteří užívají výstupů místní cyklistické politiky. Přivedením těchto třech skupin partnerů k jednomu stolu metodika BYPADu zaručuje, že místní cyklistická politika je hodnocena kriticky z různých perspektiv.

Hodnotící skupina usiluje o nalezení silných a slabých stránek cyklistické politiky a zajištění vzájemného konsenzu v oblastech, kde je nezbytné a možné učinit zlepšení. Proces auditu řídí externí konzultant.

## POSTUP BYPADu

Na počátku vyplňuje dotazník BYPADu každý člen hodnotící skupiny samostatně. Na následujícím společném setkání členové svá hodnocení navzájem srovnávají. Cílem tohoto setkání je nalézt shodu nad silnými a slabými stránkami současné cyklistické politiky a každému cyklistickému aspektu připsat výslednou známku. Na základě získaných výsledků sestavuje hodnotící skupina v průběhu dalšího setkání plán na zlepšení kvality cyklistické politiky. Součástí celého procesu je i místní šetření cyklistické infrastruktury.



## MONITORING & PRŮZKUMY

# 15

Mnoho výzkumů se snaží odpovědět na otázku, jaká opatření povedou nejlépe k podpoře cyklistické dopravy. K tomu ovšem potřebujeme v první řadě znát, kolik cyklistů jezdí dnes a jak vypadá dopravní infrastruktura v daném místě.

Monitoring dává odpovědi na řadu otázek:

- Jaký je podíl cyklistů z celkové přepravy ve sledovaném městě?
- Jak rychlá je návratnost investic do vybudované infrastruktury?
- Jaké opatření pro cyklisty by se mělo provést v daném místě?

### SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Nejjednodušším způsobem monitoringu je sčítání cyklistů, které se u nás provádí už řadu let. Manuální metoda, kdy pracovník zaznamenává jeden den v roce počty přímo v terénu, však neposkytuje nejpřesnější výsledky. Největší vliv má počasí, které se nedá na předem pevně stanovený den objednat. Automatické sčítače naproti tomu dávají velmi přesnou představu o tom, jaký je provoz cyklistů, ale například také pěších a in-line bruslařů v daném místě. Zatímco města instalují sčítače kvůli plánování dopravy, turistické regiony jejich výstupy používají hlavně k vyčíslení přínosů, které mají cyklisté pro cestovní ruch.



# 15. Monitoring & průzkumy



▲ Automatický sčítač na páteřní trase v Pardubicích ukazuje, kolik projelo místem cyklistů během dne i celkově za rok.



▲ Sčítač na dálkové stezce Brno-Vídeň v Židlochovicích.



▲ Sčítač ve Vídni je součástí městské cyklistické kampaně.

## PRŮZKUMY DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

Průzkumy dopravního chování poskytují informace o využívání dopravních prostředků (např. podílu dopravního výkonu), stejně jako účelech cest, které byly vykonány v průběhu sledovaného období. Na základě analýzy dat z průzkumu je možné získat přehled o tzv. dopravní poptávce - odkud, kam a proč lidé jezdí a jaké k tomu využívají dopravní prostředky. Obvykle mají tyto průzkumy podobu dotazníkového šetření na vybraném vzorku obyvatel. Je důležité, aby průzkumy byly prováděny podle standardizované metodiky a byly tak srovnatelné s jinými českými i zahraničními studii. Ačkoliv jsou průzkumy dopravního chování jedním z důležitých předpokladů kvalitního dopravního plánování, v České republice jich bylo dosud provedeno jen pár. V roce 2012 například proběhlo šetření v Pardubicích a Uherském Hradišti, v roce 2013 se pak uskutečnil průzkum pokrývající území Jihomoravského kraje.

## AUTOMATICKÉ SČÍTAČE

Automatické sčítače jsou v ČR v provozu od roku 2008. S jejich instalací začaly, podobně jako v zahraničí, národní parky a rekreační zóny, s cílem sledovat pohyb turistů. Sčítače jsou dnes k vidění také v mnoha českých městech, kde pomáhají efektivně plánovat systém dopravy a v „úzkých“ místech vybrat bezpečné řešení. Na monitoring je třeba myslet od začátku, aby bylo možné naměřené údaje porovnat se stavem v bodě nula, ideálně ještě před plánovanou změnou (nová stezka či jiné opatření) a sledovat trend.

Monitoring cyklistů, ale také pěších či in-line bruslařů umožňuje přesně vyčíslit, jaký přínos mají tyto skupiny pro cestovní ruch v daném regionu. V kombinaci s dotazníkovým šetřením tak správce Labské stezky v sousedním Německu vyčíslil její přínos na 84 mil. euro. Tato čísla potvrzují, že investice do infrastruktury na dálkových trasách má rychlou návratnost (investice na výstavbu cyklostezek je v Německu v průměru 100 tis. eur/km, přidaná hodnota cykloturismu v rámci Labské stezky je přitom 98 tis. eur/km).

Zvláště důležitý je monitoring na dálkových trasách, kde sčítače umožňují dlouhodobě zkoumat:

- celkové počty cykloturistů na páteřních profilech
- v kombinaci kvantitativního a kvalitativního dotazování zjišťovat efekt a přínosy cykloturistiky na ekonomiku.

Stále větší zájem o sčítače mají také česká města, kde se počet těchto zařízení zvyšuje každým rokem. Jako jeden z hlavních důvodů se uvádí potřeba sledovat efektivnost stavby nových cykloopatření – jinými slovy, zda například nový cyklopruh či cyklostezka zvýší počet cyklistů v daném místě anebo ve větším rozsahu změni trasy, které cyklisté ve městě využívají. Například v kanadském Vancouveru se tak ukázalo, že zřízení vyhrazeného cyklopruhu může zvýšit počet cyklistů více než dvojnásobně. Dalším příkladem jsou pražské sčítače. Údaje z nich prokázaly, že během stávky odborů dne 16. 6. 2011, kdy ve městě prakticky nefungovala veřejná doprava, vzrostl počet cyklistů na sledovaných profilech v průměru 7krát. Dalším rozšířením funkce sčítačů jsou tabule, které evidují a na displeji okamžitě zobrazují aktuální průjezdy cyklistů v příslušném dni a celkově v daném roce. Jak ukázala zkušenost například z Kodaně a dalších dánských měst, pro mnoho obyvatel je to silná motivace, aby na kolo usedali častěji. Po instalaci těchto sčítačů se mnoho lidí připojilo k soutěži o dosažení co nejvyššího čísla na ukazateli a vzrostl tak podíl pravidelných cyklistů.

Z hlediska technologie můžeme sčítače rozdělit do čtyř kategorií, které se liší především citlivostí, zaměřením na jednotlivé uživatele a také náročností montáže:

1. Tlaková čidla.
2. Infračervené neboli pyroelektrické senzory.
3. Elektroindukční smyčky.
4. Kombinovaná zařízení.

## Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/statistiky/](http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/)
- [www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/nehodovost-statistika/](http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/nehodovost-statistika/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 45–47

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 1.5. MANAGEMENT & DAT VÝZKUM



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## VZDĚLÁVÁNÍ

# 16

Již LEKCE 6 informovala o tom, že každé město by si mělo vypracovat svůj AKČNÍ PLÁN. Akční plán by neměl být ovšem zaměřen jen na podporu cyklistické dopravy, ale naopak, dávat důraz na vyváženou pozornost jednotlivým druhům dopravy, které vytvoří stabilizovaný dopravní systém ve městech, do kterých cyklistická doprava jednoznačně patří. Komplexní řešení prostoru, které umožní bezpečný pohyb více druhů dopravy je nejen levnější, ale také schůdnější řešení. Osloví více cílových skupin, je tedy i politicky snadněji akceptovatelné. Na druhé straně, spolupráce všech zúčastněných stran je náročnější a vyžaduje odborníky se zkušenostmi a mnohdy delší a náročnější komunikaci.



Prosadit tento integrovaný přístup znamená vychovat odborníky s novým myšlením a mezioborovým přesahem nutným pro efektivní spolupráci. K tomu směřují veškerá sdělení dokumentu [LIST NEPOPSANÉHO PAPÍRU](#), který byl připraven pod dohledem expertů z Technické univerzity v Drážďanech (TUD) a na motivy berlínské cyklostrategie z roku 2012. Dokument by měl pomoci změnit zažitou představu o tom, že plnohodnotné užívání jízdního kola ve městě se zajistí pouze stavbou cyklostezek.

Proč se ale jmenuje tento dokument [LIST NEPOPSANÉHO PAPÍRU](#)? Brožury, metodiky, webové portály, lekce a další materiály zůstanou pouze na papíře, pokud je nedokážeme oživit, pokud si jednotliví klíčoví hráči sami nedopíší svůj příběh - svůj akční plán podpory cyklistické dopravy (viz LEKCE 9 - Síť místních partnerů).

# 16. Vzdělávání



## JAK S DOKUMENTEM PRACOVAT?

Poslední kapitola dokumentu má název „Vytvořte si vlastní Akční plán“. Díky tomuto návodu si každé město může z prakticky mrtvého dokumentu vytvořit dokument živoucí a aktuální. Kapitola obsahuje jen několik hesel, jinak jsou tam prázdné sloupce a řádky. Ty je nutné vyplnit a to nelze udělat jinak, než prostřednictvím schůzky pracovní cykloskupiny, která společně bude nad akčním plánem diskutovat a sama si navrhne konkrétní úkoly, které následně předloží radě města ke schválení.

Pokud budou klíčoví hráči města tento přístup akceptovat, je město nebo region na dobré cestě. Teprve pak má smysl vrátit se na začátek této publikace a číst postupně kapitoly po kapitole. Konkrétní témata jsou popsána v souboru „40 lekcí cyklo dopravy pro odborníky“ (což je právě tento samostatný dokument), který vás navede k dalším příkladům, odkazům, legislativě či souvisejícím dokumentům. Klíčovými hráčům tvorby akčního plánu budou předloženy tyto klíčové otázky:

- Jak zvýšit podíl cyklistické dopravy?
- Jak zlepšit bezpečnost cyklistů v dopravě?
- Jak rozhodovat v případech rozdílných potřeb různých účastníků dopravy (úvaha)?
- Jak efektivně čerpat finanční prostředky?

## CYKLISTICKÁ AKADEMIE

Návody se však neobejdou bez praktických a reálných souvislostí, které nad stolem mnohdy proklouznou mezi prsty. Aby bylo vše náležitě uchopeno, je třeba vše podrobně vysvětlit přímo na místě. Kombinace elektronického vzdělávání, doplněná společnými diskusemi a konzultacemi nad řešením situací v terénu, je spolu s exkursemi týkajícími se již provedených pilotních řešení účinným nástrojem efektivního vzdělávání, které chce tento dokument využít a na které chce upozornit. Soubor všech uvedených nástrojů dohromady tvoří vzdělávací program s názvem **Cyklistická akademie**. Jejím cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy, bez nich není možné dále přenášet podobné myšlenky směrem k široké uživatelské veřejnosti. Hlavním výstupem Cyklistické akademie by měl být právě místní akční plán. Návazné semináře, exkurze a metodiky jsou jen nástroje. Cyklistická akademie by měla poskytnout městům metodickou a konzultační činnost (poradenský servis) v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy. Vzdělávací program se speciálně zaměří na města, která se přihlásila do sdružení pod názvem **Asociace měst pro cyklisty**.

## ALFA I OMEGA

Vedle napravování chyb minulých je třeba – aby nevznikaly dluhy nové – začít cyklistickou dopravu vnímat jako nedílnou součást každého záměru. Mnozí svými rozhodnutími a kroky často mimoděk výrazně ovlivňují vývoj cyklistické dopravy. Politici, úředníci, developéři, projektanti či architekti, ti všichni každým svým zásahem do fyzické podoby prostředí, legislativních a technických pravidel či koncepcí mění podmínky pro to, jak a zda vůbec se lidé budou pohybovat na jízdním kole.

## Weby, literatura

- [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
- Příručka Mobile 2020: Cyklo dopravní encyklopedie, strany 31–35

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Lekce, která dává návod, jak připravit tento dokument



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizována prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lekce cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ VE VOZOVCE

# 17

Jízdní kolo je vozidlo a cyklista je řidič. Základní výchozí situací pro jízdu na kole je pohyb ve vozovce při pravém okraji, společně s automobilovou dopravou. Cílem integračních opatření je zajistit bezpečné soužití oběma skupinám – řidičům motorových vozidel i cyklistům. Čím jsou rychlosti a intenzity motorových vozidel nižší, tím menší jsou i odlišnosti jejich pohybu oproti jízdním kolům. Uživatelé zde mohou snadno sdílet stejný dopravní prostor. Naopak, čím jsou intenzity a rychlosti motorové dopravy vyšší, tím vyšší je požadavek na vzájemné oddělení: nejprve pouze mírnější optické, následně raději fyzické.

### SPOLEČNÝ PROVOZ

#### 1. Bez jakéhokoliv oddělení či značení

V případě spíše slabšího provozu cyklistů lze zvýšit jejich bezpečnost např. snížením dovolené rychlosti nebo jinak upravit dopravní režim (viz LEKCE 21 – Zklidňování dopravy). Důležitá je i šířka jízdního pruhu, optimálně buď do 3,0 m (pro jízdu za sebou) nebo 3,75 m a více (jízdní kola a min. osobní vozidla se mohou vzájemně míjet v rámci jízdního pruhu).

#### 2. Naznačení pohybu cyklistů

V některých místech (např. v úzkých profilech, při jízdě mezi kolejnicemi apod.) je vhodné všem naznačit (cyklistům i motoristům), kudy nejlépe na kole projet. Standardně lze ve vozovce použít piktogramový koridor pro cyklisty (tj. symbol cyklisty se dvěma šipkami), nebo pouze zmenšený symbol cyklisty (v parcích, v pěších zónách atd.).

#### 3. Jízda po krajnici (mimo obce)

V případě, že není možné zajistit oddělení provozu cyklistů, lze využít zpevněné krajnice mj. i pro pohyb jízdních kol nebo pomalých vozidel. Silnice s parametry umožňující souběžnou jízdu jízdních kol a motorových vozidel jsou zpravidla ty, které mají za vodící čarou zpevněný povrch alespoň 1,5 m (komunikace kategorie S 11,5 a více).

Základním principem integračních opatření je „podkreslení“ průjezdu jízdních kol ve vozovce. Tato opatření jsou provedena zpravidla tam, kde by se cyklista pohyboval automaticky ve společném provozu, tj. i bez jejich realizace.

Přestože smysl integračních opatření je nezpochybnitelný, stále u odborné veřejnosti převládá názor, že jakékoliv integrační opatření je nebezpečné. Ve výsledku se proto buď dělají „násilně“ segregační opatření v podobě oddělených cyklostezek, kde často vznikají konflikty mezi cyklisty a chodci, anebo se naopak nedělají žádná s odůvodněním, že to norma neumožňuje. Řešení je přitom v přerozdělení dopravního prostoru na vozovce.

Moderní a chytrá řešení dopravy ve městech ukazují, že integrační opatření jsou obvykle základem bezpečné a souvislé páteřní sítě cyklotras.

# 17. Integrační opatření ve vozovce



## SPOLEČNÝ PŘEROZDĚLENÝ PROVOZ UMOŽŇUJÍCÍ VZÁJEMNÉ MÍJENÍ

### 4. Piktogramový koridor pro cyklisty

Toto opatření vyznačuje možnost vzájemného míjení jízdních kol a minimálně osobních vozidel v rámci jízdního pruhu, rozměrnější vozidla značení pojíždějí. Jeho použití je významné zejména ve stísněných poměrech, kde nelze použít cyklopruh. Vyznačení je pouze informativní a pro žádného z uživatelů z něj nevyplývají žádná zvláštní práva ani povinnosti.

### 5. Psychologický pás

Jedná se pouze o psychologické zvýraznění vybraného průjezdu jízdních kol ve vozovce barevným (červeným) pásem, zpravidla v rámci významných cyklotras či jako propojení jiných opatření (prvků) pro cyklistickou dopravu. Pásky mohou být užity jak v rámci zatížených komunikací, tak ve zklidněných zónách. Vyznačením pro žádného z uživatelů nevyplývají žádná zvláštní práva ani povinnosti.

## ČÁSTEČNĚ ODDĚLENÝ PROVOZ

### 6. Vyhrazený jízdní pruh pro více druhů vozidel (BUS+CYKLO+TAXI pruh)

Opatření se užívá v případě, že je nutné zajistit preferenci vozidel veřejné dopravy (popř. dalších). Pokud je vyhrazeným pruhem pravý jízdní pruh, je nezbytné v něm automaticky zlegalizovat provoz jízdních kol. Z důvodu bezpečnosti provozu je třeba zajistit, aby se cyklisté neocitli mezi dvěma souběžnými proudy vozidel.

### 7. Víceúčelový / ochranný pruh

Je to obdobné opatření jako souvislý piktogramový koridor pro cyklisty, na rozdíl od něj ale víceúčelový jízdní pruh dosud není v českém právním prostředí ukotven. Provoz jízdních kol je vymezen čarou, což je vhodnější především pro úseky mezi křižovatkami, mimo obce a všude tam, kde je nižší pravděpodobnost potenciální záměny s jinými čarami vodorovného značení. Nižší jsou i náklady na realizaci a údržbu.

## ODDĚLENÝ PROVOZ

### 8. Cyklopruh ve vozovce

Základní integrační opatření tvořené jednosměrným jízdním pruhem umístěným zpravidla při pravém okraji vozovky. Zvyšuje bezpečnost a optimalizuje plynulost jízdy cyklistů a ostatních vozidel tam, kde jsou vyšší intenzity a rychlosti automobilové dopravy. Nejčastěji se používá u městských tříd a významnějších komunikací.

### 9. Fyzicky oddělené pásy

Fyzicky oddělené samostatné pásy pro jednosměrný provoz jízdních kol umístěné v těsné blízkosti jízdních anebo parkovacích pruhů (zpravidla mezi vozovkou a chodníkem). Oddělení může být provedeno montovanými prvky nebo stavebně, nejlépe na samostatném zvýšeném pásu. Vhodné jsou pro komunikace s vysokými intenzitami provozu a minimem příčných vazeb a křížení. V zimě vyžadují samostatnou údržbu. V místech křížení mohou plynule přecházet v běžné cyklopruhy ve vozovce.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 75–77

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.1. VOZOVKA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizována prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## CYKLOSTEZKY A PODOBNÉ „CYKLOKOMUNIKACE“

# 18

Stezky jsou základním segregačním opatřením cyklistické dopravy. Hlavním požadavkem je minimalizace kontaktu s automobilovou dopravou. Se zvyšujícím se počtem příčných vazeb, křížení a zařízení umístěného podél stezky se však vhodnost použití stezek jako bezpečného opatření snižuje a je třeba zvážit i jiné varianty řešení.



Stezky mohou být realizované mimo obec i v obci, umístěné samostatně, nebo těsně podél „jiné“ komunikace. Tyto stezky jsou zpravidla využívány i dalšími účastníky, např. chodci, in-line bruslaři apod., takže v závislosti na umístění a předpokládaném využití je třeba vždy správně rozhodnout, v jakých parametrech a s jakým dopravním režimem bude konkrétní stezka funkční. Zvažovat je třeba vždy nejen základní návrhové parametry, nezbytné bezpečnostní odstupy, rozhledové vzdálenosti, požadavky na plynulost a určitý komfort jízdy včetně řešení křižovatek, ale také je třeba zaměřit se na urbanis-

tický kontext, širší prostorové souvislosti a respektovat všechny funkce prostoru. Z dosavadní praxe vyplývá, že čím je stezka blíže frekventované komunikaci a současně je situována v hustěji zastavěné oblasti, tím je vhodnějším řešením umístění dvou jednosměrných pásů podél této komunikace. Lépe pak mohou být řešena křížení a potenciální konflikty s parkováním nebo jinými statickými překážkami (v těchto oblastech se obecně snižuje celková i okamžitá rychlost provozu – je tedy třeba minimalizovat potenciální kolize, které lze předpokládat především z příčných směrů).

# 18. Cyklostezky a podobné „cyklokomunikace“



## 01 STEZKA PRO CYKLISTY

je určena pouze pro provoz jízdních kol a všech prostředků, která lze za jízdní kola považovat. Chodcům je vstup zakázán, pokud se zde výjimečně někdo pohybuje pěšky, musí se chovat stejně jako na vozovce bez chodníků. In-line bruslaři a uživatelé dalšího obdobného vybavení se zde pohybují stejně jako cyklisté, tj. všichni vpravo.



## 02 STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY S ODDĚLENÝM PROVOZEM

je prostorově náročnější řešení, které se zpravidla realizuje v případě vyšších intenzit pěšího a cyklistického provozu. Provoz in-line bruslařů vyžaduje širší parametry části pro cyklisty (minimum je 3,5 m). Pás pro chodce má být minimálně 1,5 m, avšak pokud se jedná o vycházkový chodník, potřeba se zvyšuje (chůze min. dvojice vedle sebe). Pokud je pás pro cyklisty obousměrný, všichni se pohybují vždy při jeho pravém okraji.



## 03 STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM

je oproti oddělenému provozu širškově efektivnější řešení, avšak za předpokladu menšího využití chodců. Při vyšších intenzitách je důležitým prvkem střední dělicí čára a přiměřené umístění směrově orientovaných symbolů zobrazujících jednotlivé uživatele, které se v místech křížení s výjezdy natočí do směru jízdy křížujícího.



## 04 STEZKA PRO CHODCE S POVOLENÝM VJEZDEM JÍZDNÍCH KOL

je obdobné opatření jako pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol, avšak v liniovém provedení. Oproti stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem je pěší provoz jednoznačně nadřazen. Pro jízdní kola se nejčastěji jedná o doplňkový pohyb či pouhou možnost průjezdu (např. souběžně s vozovkou nebo ve sdíleném prostoru apod.) a zpravidla se nedoplňuje vodorovným značením.



## 05 KOMUNIKACE S VYLOUČENÍM MOTOROVÉ DOPRAVY

se svým charakterem nejčastěji blíží stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem. Oproti režimu stezky umožňuje použití menšího množství dopravního značení a zároveň snadné provedení výjimek z provozu motorové dopravy pomocí dodatkové tabulky (místní obsluha, lesní a zemědělská technika, vozidla povodí apod.). Kromě dimenze povrchů na případný provoz automobilové dopravy je vhodné dodržet minimální parametry pro stezky.

### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 77–81

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.2. CYKLOSTEZKY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ

# 19

Křižovatky a křížení mají klíčový vliv na celkový návrh dopravní infrastruktury a volbu opatření pro cyklistickou dopravu, zvláště v urbanizovaném prostředí s vyšším množstvím příčných vazeb. V případě souběžného pohybu jízdních kol a ostatních vozidel v jednom koridoru pak právě možnosti řešení křižovatek a křížení zpravidla předurčují vhodný princip řešení úseků mezikřižovatkových. Opačný postup, kdy se nejprve navrhne řešení pomocí vzorových řezů, často se snahou o co největší oddělení od ostatní dopravy, a teprve následně se řeší křižovatky, zpravidla selhává. Z hlediska bezpečnosti i použitelnosti je vždy nutné řešit návrh křižovatkových i mezikřižovatkových úseků jako celek.

**Pro průjezd jízdních kol v koridoru komunikace souběžně s automobilovou dopravou:**

- preferovat směrově zorientované uspořádání jednosměrných průjezdů cyklistů souběžných s automobilovou dopravou namísto obousměrného provozu cyklistů při jedné straně,
- jízdní kola a automobily ponechávat raději neustále v rámci jednoho (širšího) dopravního proudu namísto rozdělení na dva nezávislé dopravní proudy, které se v místech křížení provozně stavějí proti sobě.

### RIZIKA CYKLISTŮ PŘI KŘÍŽENÍ

Z pohledu cyklistické dopravy jsou právě křižovatky nejrizikovějšími místy – více než polovina všech nehod s účastí cyklistů se odehrává v zastavěné části města (58 %) a zejména pak přímo v křižovatkách s rychlostí 50 km/hod (95 % podíl ze všech nehod v křižovatkách). Je zřejmé, že chování všech účastníků lze do jisté míry ovlivnit kvalitou infrastruktury. Každý účastník se musí ihned zorientovat a správně zareagovat. Cyklisté se nejlépe cítí a chovají, když mají s ostatními uživateli přibližně srovnatelné rychlosti pohybu. U křížení (zpravidla pohyb cyklistů v rámci přidruženého prostoru) je třeba jasně naznačit (stavebně či značením), která z komunikací je nadřazená. Zákon „O pozemních komunikacích“ je totiž mnohdy vzhledem k cyklistické dopravě vykládán chybně (křížení stezky s výjezdy mimo pozemní komunikaci, čerpací stanice pohonných hmot apod.).

### Základní obecné principy při tvorbě křižovatek:

- preferovat jednoduchá, uživatelsky srozumitelná a přívětivá opatření,
- zajistit vzájemnou předvídatelnost pohybu a vizuální kontakt (rozhledy),
- zajistit kompaktnost křižovatek a odpovídající rychlosti vozidel,
- ctít kontinuitu řešení cyklistického průjezdu,
- omezit používání prvků a opatření, které maximalizují propustnost křižovatky pro automobily na úkor bezpečnosti cyklistického provozu (stykové a průpletové úseky apod.)

# 19. Křižovatky a křížení



## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/krizeni-a-krizovatky/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/krizeni-a-krizovatky/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 82–83 a 99–107

**1. KŘÍŽOVATKY S PŘEDNOSTÍ ZPRAVA** jsou pro cyklisty vhodným bezpečnostním opatřením – všichni mají v křižovatkách přibližně srovnatelné rychlosti, práva a povinnosti. Použití je nejběžnější ve zklidněných zónách, při křížení stezek či účelových komunikací. Opatření nevyžaduje žádné zvláštní prvky či speciální úpravy.

**2. KŘÍŽOVATKY HLAVNÍ A VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE (POHYB VE VOZOVCE).** Zpravidla v závislosti na provozu automobilové dopravy je do sběrných komunikací třeba doplnit vhodná integrační opatření. Cyklopruhy, resp. cyklo-piktokoridory právě v místě křižovatek zdůrazňují, ve kterém koridoru očekávat cyklisty (z pohledu řidiče motorového vozidla) a naopak, kudy jet, „abych projel co nejbezpečněji“ (z pohledu cyklisty).

**3. PŘEJEZD PRO CYKLISTY (KŘÍŽENÍ VOZOVKY)** se umísťuje zpravidla v rámci křižovatky. V případě světelné signalizace na něm cyklista užívá přednosti určené signály, jinak přednost cyklisté nemají. Vzhledem k legislativnímu kontextu je smyslem tohoto opatření vymezit prostor pro přejíždění komunikace a zvýšit míru upozornění na příčný pohyb cyklistů.

**4. MÍSTO PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE (PŘEJÍZDĚNÍ)** je obdoba přejezdu pro cyklisty, avšak bez dopravního značení. Lze ho použít v případě nižších intenzit, mimo křižovatky, v kombinaci s ostrůvkem nebo jako prostor pro příčné překonání společně s chodci (platná legislativa zatím takovýto prvek ani značku podrobněji nedefinuje).

**5. KŘÍŽENÍ STEZKY PODĚL HLAVNÍ KOMUNIKACE** může mít v závislosti na druhu křížení mnoho podob a řešení. Nejříve je třeba určit dle zákona „O pozemních komunikacích“ významy jednotlivých komunikací. Ze stavebního uspořádání i značení musí být vždy ihned zřejmé, jak se zachovat. Primární je přehlednost, tj. kontinuální vzájemné vnímání v místě křížení (vyvarovat se slepých úhlů apod.).

**6. SVĚTELNĚ SIGNALIZOVANÉ KŘÍŽOVATKY (SSZ).** Klíčovým momentem při návrhu SSZ (s možným provozem cyklistů) je odlišná rychlost a charakter pohybu jízdních kol a motorových vozidel, které mohou vést buď k vytvoření samostatných opatření pro jízdní kola, úpravám mezičasu a řízení SSZ anebo kombinaci obojího. V případě dynamického řízení je třeba zajistit detekci jízdních kol. Ta může být buď automatická, nebo na výzvu. Primárním cílem však zůstává rozhodnutí řešit cyklistickou dopravu v zájmu všeobecné bezpečnosti, a to i za cenu mírného snížení komfortu pro automobilovou dopravu.

**7. PROSTOR PRO CYKLISTY** je zpravidla předsunutá stopčára pro cyklisty, kteří mohou legálně předjet nebo objet ostatní vozidla v jízdním pruhu a zařadit se před ně během čekání při červeném signálu „Stůj!“. Další možné použití je v rámci odbočování (nepřímého – viz dále v textu) či přejíždění vozovky. Smyslem opatření je pozice cyklisty v křižovatce (vyjíždí jako první) a fakt, že cyklisté nevyčkáávají v koloně vozidel těsně za výfuky aut.

**8. NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ** se užívá v případě vyšších intenzit automobilového provozu a u rozlehlých křižovatek. Odbočuje se nadvrát (1. k pravému okraji či do komunikace po pravé ruce + zařízení do bezpečného či vyznačeného prostoru, 2. primární přejezd křižovatkou při dodržení pravidel dle situace v křižovatce).

**9. OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY (OK).** Zkušenosti ukazují, že bezpečný provoz cyklistů okružními křižovatkami je buď ve společném provozu (kdy se cyklista chová jako jiné vozidlo se srovnatelnými rychlostmi, což je i základní princip řešení provozu cyklistů v OK) anebo v přidruženém prostoru (přes ramena řešeno pomocí přejezdů pro cyklisty). Cyklopruhy se provádějí jen výjimečně (velké poloměry OK s výjezdy v parametrech běžného křížení).

**10. MIMOÚROVNĚOVÁ KŘÍŽENÍ, LÁVKY, PODJEZDY.** Prvním důležitým krokem je rozhodnutí, zda bude křížení vlastně řešeno a ve které územní poloze. Je důležité respektovat logické historické stopy v území a nepřerušovat je (přes umělé – komunikační i přirozené - přírodní bariéry). Způsob křížení pak závisí na kontextu, primárně je však důležité výškové řešení (ztracené spády) a šířkové uspořádání (provoz společně s dalším druhem uživatelů).



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.3. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ





## EXTRAVILÁN: PROPOJENÍ MĚSTA S OKOLNÍMI OBCEMI



Podporu cyklistické dopravy nemůžeme vztahovat jen na samotná města, ale i na obce a zejména na spojení mezi nimi v rámci každodenních cest do práce, do škol, za nákupy či v rámci volného času. Lidé, kteří zde žijí, zejména děti a senioři, používají kolo často jako svůj dopravní prostředek a dopravovat se mezi obcemi na kole je jejich jedinou možností. Pokud musejí jet po silnici, často to bývá velký problém. Provoz na našich silnicích totiž v posledních letech významně vzrostl a pohybovat se na nich bez vybudování jakýchkoli opatření je často hra o život.



### ZÁKLADNÍ PRINCIPY PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY V EXTRAVILÁNU

Cílem je plánovat a realizovat bezpečné cyklistické trasy, které by dokázaly nabídnout cyklistům bezpečnou alternativu. Je přitom možné využívat jak cyklistických stezek, tak pozemních komunikací s minimálním automobilovým provozem (místní komunikace, polní a lesní cesty). Často se v médiích diskutuje o následcích nehod cyklistů, navrhuje se různá opatření (přilby, vesty či reflexní prvky apod.), ale už málo se debatuje o příčinách – na bezpečnou síť a dopravní obsluhu území pro cyklisty se často zapomíná. V případě obcí hraje bezesporu klíčovou roli financování. Proto je potřeba vyzvednout finanční pomoc malým obcím, které díky státní a evropské pomoci začaly budovat síť bezpečných cyklostezek, a to nejen v obcích, ale zvláště i mezi obcemi navzájem. Díky tomu

mohli obyvatelé obcí začít bezpečně jezdit na kole do práce, do škol, apod., mimo frekventované silnice I., II. a III. třídy.

### CHYBY V PRINCIPU PODPORY

Výše uvedená podpora funguje už od roku 2001. Můžeme být za ni vděční, přesto lze ještě mnohé zlepšovat. Starostové malých obcí si často stěžují na to, že by cyklostezku rádi vybudovali, ale musí řešit kanalizaci, plynofikaci apod. Může se také ale objevit názor, že některé obce výstavba cyklostezky nezajímá. Důvodem může být to, že nová cyklostezka sice vede na jejich katastru, ale byla by spíše vybudována pro návštěvníky než pro místní obyvatele. Často se to týká dálkových tras, které prochází územím „nikoho“. Za neutěšený stav bezpečných cest v extravilánu může také to, že správci dopravní infrastruktury nemají povinnost vytvářet řešení pro cyklisty.

# 20. Extravilán: propojení města s okolními obcemi



## ŘEŠENÍ?

### 1. PODPORA VÝSTAVBY SÍTĚ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS ČR A TRAS EUROVELO

V současné době (11/2013) se stále připravuje nastavení podmínek pro čerpání z evropských fondů pro léta 2014–2020. S podporou výstavby cyklistické infrastruktury se počítá prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu, a to ze specifického cíle 1.2.: „Zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklo dopravu v mezinárodní síti (EuroVelo), národních a regionálních sítích a v návaznosti na města a obce. Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, vč. zajistit bezpečnost a bezbariérovost tras, vytvořit zázemí v cíli a zkvalitnit podmínky v zázemí. Dosáhnout cíle definované v Národní strategii cyklo dopravy ČR 2013-2020.“

Specifickým úkolem je podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo. Ta je sice výše jasně definována, ale zůstává nezodpovězena otázka, kdo bude realizovat nejvíce problematické úseky, které bez přímé pomoci a záštity ze strany státu nebo krajů nebudou nikdy postaveny. Jedná se především o úseky, které vedou mimo zastavěné území a leží na katastrech malých obcí, které nikdy nebudou mít zájem o vybudování cyklistické stezky.

### 2. VELKÉ INFRASTRUKTURÁLNÍ STAVBY - NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE

Je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu. Je nezbytné řešit většinu pozemních komunikací i z hlediska cyklistické dopravy, tj. z pohledu jejich velkého zásahu do fungování širšího území. V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimourovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Především nelze zajistit přípravu a realizaci úprav pro cyklistickou infrastrukturu: mimo těleso komunikace, např. výstavbu samostatné cyklistické stezky či účelové komunikace souběžné se silnicí.

### 3. OPATŘENÍ VE VOLNÉ KRAJINĚ

Víme, že i ve volné krajině potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras. Je třeba ale všude budovat nové cyklostezky? Je třeba využívat i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti:

- Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.
- Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci.
- Využití lesních a polních cest. Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy.

### 4. PODPORA Z KRAJŮ

Je důležité, aby malé obce finančně podporoval nejen stát, ale i některé kraje. Nejvýrazněji tak činí Olomoucký kraj, který dlouhodobě uvolňuje ze svého rozpočtu finanční prostředky na podporu výstavby cyklostezek v kraji s důrazem na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Stejně informace jsou i součástí LEKCE 11. Bez změny přístupu v principu financování cyklistické infrastruktury bude vždy nedostatek kvalitních cyklostezek a bezpečných cyklotras v extravilánu.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklodoprava-v-extravilanu/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklodoprava-v-extravilanu/)

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.4. EXTRAVILÁN



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

# 21

Hlavním cílem zklidňování dopravy je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit lokální podmínky pro bydlení, práci i turismus. Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přeměrování tranzitní dopravy, což přímo snižuje hluk a množství nečistot v ovzduší, a také pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít bezpečně komunikace s provozem motorových vozidel.

Studie dopravy v obytných částech města ukázaly, že sami obyvatelé těchto čtvrtí zde přispívají k problémům s rychlostí. Proto je zklidňování dopravy neúčinnější, když jsou zohledněny všechny tři složky. Pouhá technická/inženýrská opatření nevedou k uspokojivým výsledkům, ale je nutné je kombinovat i s osvětovými akcemi. Cílem je, aby si řidiči motorových vozidel uvědomili, že jsou zde i ostatní účastníci silničního provozu se stejnými právy.

Existují tři „E“,  
na která se při diskuzích  
o zklidnění dopravy odvolávají  
dopravní inženýři:

- Samotné technické řešení (Engineering)
- Vzdělávání (Education)
- Prosazování (Enforcing)



# 21. Zklidňování dopravy



## 1. ZÓNA 30

Omezení rychlosti na 30 km/h je levným a populárním způsobem, jak zvýšit bezpečnost dopravy. Tento rychlostní limit vede k plynulejší dopravě a menším dopravním zácpám. Brzdné dráhy aut jsou kratší a tak se pěší a cyklisté mohou pohybovat beze strachu. Pouhé snížení rychlosti však nestačí a řešení je zpravidla nutné doplnit o další vhodné prvky (vjezdová opatření, plošná přednost zprava, zvýšené křižovatky apod.).

## 2. OBYTNÉ ZÓNY

V obytných oblastech, kde je intenzita dopravy velmi nízká, je dobrou možností pro zvýšení kvality života zavádění tzv. obytných zón. Hlavní myšlenkou obytné zóny je odstranění tradičního dělení uličního prostoru na vozovku a chodník, resp. vytvoření plochy v jedné úrovni, kterou mohou v celé šířce používat lidé k pobytu, chůzi, děti k hrám atd. Možnost průjezdu automobilu malou rychlostí přitom zůstává zachována. Zkušenost ukazuje, že dobře zpracované obytné zóny mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit přiléhající nemovitosti.

## 3. PĚŠÍ ZÓNY

Pro legalizaci jízdy cyklistů v pěších zónách je nutné doplnit symbol jízdního kola ve spodní části svislého dopravního značení. Provoz jízdních kol by měl být takto automaticky umožněn ve všech pěších zónách s výjimkou situací, ve kterých by to s ohledem na bezpečnost pěšího provozu nebylo žádoucí. V takto odůvodněných případech lze provoz jízdních kol omezit v prostoru (jen v části pěší zóny) a čase (pro vybrané období s největším pěším provozem). Protože je zóna určena primárně chodcům, jakékoli vodorovné značení či jiný typ povrchu vhodnější pro průjezd jízdních kol musí mít opodstatnění.

## 4. ZKLIDŇOVÁNÍ

Opatření pro lokální zklidnění provozu jsou zpravidla používána v rámci zklidněných zón, ale také mohou být aplikována samostatně anebo jako součást liniového zklidňování vybrané komunikace. Nejčastější možnosti: (1) Zpomalovací prahy a polštáře; (2) Vychýlení ze směru jízdy; (3) Zúžení komunikace; (4) Hrdla. Mezi opatření lze zařadit i komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel.

Co zatím neumožňuje naše legislativa:

## 5. CYKLISTICKÁ ULICE

Cyklistická ulice (holandsky Fietsstraat, německy Fahrradstrasse) je prvek, který česká legislativa nezná. V případě, že intenzity motorové dopravy jsou malé, je neekonomické budovat a provozovat samostatnou cyklostezku a paralelně komunikaci pro motorová vozidla. Princip cyklistické ulice spočívá v tom, že ač je provoz na komunikaci společný jako kdekoliv jinde bez opatření pro cyklisty, cyklisté zde užívají práv jako chodci v pěší zóně, tj. nesmí být nikým omezeni. Automobil je zde hostem.

### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/zklidnovani-dopravy/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/zklidnovani-dopravy/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 81, 88–94

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 2.2. – UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## JEDNOSMĚRKY

22

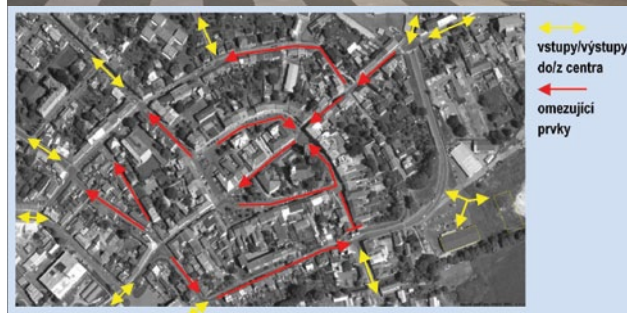
Hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol pomocí tzv. „cykloobousměrek“ s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdou cyklistů v protisměru. Je jen málo takových opatření, které vyvolávají tak rozporuplné reakce, jako právě cykloobousměrky. Pokud často dopravní specialisté argumentují tím, že toto opatření nelze zřídit, ať už kvůli zákonu, vyhlášce nebo normě, tak bychom si měli nejprve uvědomit, co od tohoto řešení očekáváme. Pokud chceme opravdu podpořit cyklistickou dopravu ve městech, pak cyklisty do jednosměrek pustit musíme.

### KDE JE PROBLÉM A JAK VZNIKL?

Jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodů nedostatečných šířkových poměrů, nebo požadavku snížit atraktivitu průjezdu nežádoucí tranzitní automobilové dopravy, zvýšení kapacity parkování v území, nebo kombinací výše uvedených aspektů. Tato opatření však s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty a cyklistika se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy. Cyklodoprava je tak nadbytečně zatížena negativními vlivy automobilové dopravy i na té nejnižší úrovni obslužných komunikací, pro kterou bývá nejefektivnější, aniž by jí tato ztráta byla jakkoliv kompenzována v nad-

řazené komunikační síti. V této souvislosti je nutné připomenout, že v souladu se zajišťováním rovnocenných podmínek jednotlivých druhů dopravy dle přijatých strategií je snaha o co nejjednodušší, nejpřímější a nejméně komplikovaný průjezd územím pro cyklisty žádoucí v rámci zvyšování prostupnosti území pro nemotorovou dopravu oproti stávajícímu stavu. To je rozdíl oproti dopravě automobilové. Pro tu je vzhledem k její prostorové náročnosti, charakteristice pohybu a minimálních vzdálenostech pro reálnou efektivitu vykonané jízdy v kompaktním polyfunkčním městském prostředí zpravidla vyžadován pravý opak.

## 22. Jednosměrky



▲ Schéma „modelového města“, kde jsou vyznačeny vstupy / výstupy do / z centra města



### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyклоobousmerky/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyклоobousmerky/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strana 84

Zavedení obousměrného provozu cyklistů v ulicích s jednosměrným provozem tak v případě městské zástavby pouze částečně navrácí původní komfort prostředí pro bezmotorovou dopravu, pro kterou bylo toto území primárně vystavěno a s jejímž významným podílem na dopravních výkonech zvláště v koncové obslužné funkci území je schopno fungovat efektivněji. Vysoké procento jednosměrných komunikací nabízí dostatečně široký profil pro bezpečné míjení dvoustopého a jednostopého vozidla.

### JEDNOSMĚRNÉ ULICE – PRO CYKLISTY OBOUSMĚRNĚ

V menších městech není významná část vnitroměstské dopravy uskutečňována individuální automobilovou, nýbrž cyklistickou dopravou s pozitivními dopady na životní prostředí, dopravu v klidu, bezpečnost chodců atp. Častým problémem je ovšem přístupnost centra města cyklistům, neboť je zde vybudován systém jednosměrných ulic, který usměrňuje pohyb automobilů a do jisté míry tak žádoucím způsobem zklidňuje centrální zóny měst. Protože jsou však cyklisté účastníky silničního provozu stejně jako motoristé, jsou i oni při pohybu v centru města stejně omezováni, i když k tomu není racionální důvod. Výsledkem tohoto stavu je pak permanentní porušování zákazu vjezdu do jednosměrných ulic ze strany cyklistů, neboť jiné řešení v praxi není možné. Akceptovat jednosměrné ulice totiž znamená třeba objet celé centrum města, což je pro cyklisty naprosto nepřijatelné a nesmyslné. Cyklista se totiž chová velmi podobně jako chodec. Vyvíjí fyzickou námahu vlastním tělem, a proto hledá co nejkratší trasu. Cyklista zároveň svou charakteristikou pohybu často vůbec nemusí bránit plynulosti provozu oproti motorovým vozidlům.

Na schématu vlevo jsou vyznačeny vjezdy/výjezdy do/z centra „modelového města“ a omezující prvky v podobě jednosměrných ulic. Je vhodné si uvědomit, kudy je nucen cyklista projet, pokud jede např. ze severu na jih, nebo z východu na západ.

Řešením, které má za cíl umožnit volnější, resp. legální pohyb cyklistů po městě, je zobousměrnění jednosměrných ulic pro jízdní kola, neboť pohyb cyklistů po městě na rozdíl od pohybu motoristů není třeba usměrňovat. Problémem, který je v tomto případě nutné vyřešit, je koexistence automobilové dopravy v jednom směru a cyklistické dopravy v obou směrech. Vyžaduje to tedy více respektu ze strany motoristů a naopak od cyklistů, alespoň pro začátek, více předvidavosti v nevyklé situaci či z případného nepochopení ze strany motoristů při pohybu v této nově zřízené „cyklo-obousměrné komunikaci“. Samozřejmě problém nelze paušalizovat a tedy předjímat nejlepší řešení. Záleží na konkrétní situaci.

Častým problémem při zřizování obousměrných komunikací pro cyklisty je nedostatek prostoru pro vzájemné míjení s protijedoucími dvoustopými vozidly. Jedním z řešení mohou být výhybny v místech výjezdů, nebo zkrátka jen vynechaná parkovací místa v dostatečných rozestupech. Obdobně je řešen provoz na obousměrných jednopruhových komunikacích.

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.2.5. – JEDNOSMĚRKY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## DALŠÍ KRITÉRIA, KTERÁ ROZHODUJÍ O VÝBĚRU TRASY

# 23

Může se stát, že město otevře novou cyklostezku, ale většina lidí ji nepoužívá. Cyklisté raději jezdí po souběžné silnici, kde ovšem riskují pokutu, neboť ze zákona musí využít cyklostezku. Co ale cyklisty vede k jejich chování? Na první pohled se chovají ne-logicky – jízda po cyklostezce je bezpečnější a navíc v souladu se zákonem. Zřejmě existují také další kritéria, která mohou ovlivnit výběr trasy. Bariérou je prodloužení trasy (např. v systému jednosměrných ulic), špatná kvalita povrchu, podchody nebo další mimoúrovňová křížení, ale také nevhodné osvětlení nebo další faktory, které ztěžují průjezd (přerostlá vegetace, dopravní značky na stezkách, časté přednosti v jízdě apod.).



Jedním z nejviditelnějších faktorů, který vede cyklisty k volbě trasy, je kvalita povrchu. Na mnoha místech je vidět rozdíl v pohodlnosti jízdy u aut a na jízdním kole. Díky vysokému objemu automobilové dopravy a vyšším rychlostem byla automobilová infrastruktura zcela zbavena bariér a má převážně velmi hladký povrch. Celá silniční síť, včetně světelné signalizace, je navíc navržena takovým způsobem, aby auta dosahovala co nejefektivnějšího dopravního toku se zaručením maximálního pohodlí pro řidiče. U cyklistů tato rovnice ale neplatí. Lekce se zaměřuje na tři kritéria, která také rozhodují o výběru trasy: kvalita povrchu, osvětlení a údržba cyklistické infrastruktury.

Pouze vysoce kvalitní prostředí pro cyklistiku dovede přilákat lidi do sedel kol. Úspěch při podpoře cyklo dopravy silně závisí na bezbariérové infrastruktuře. Zde je několik příkladů stále se opakujících chyb:

- křivě položená dlažba, kamenná dlažba „kočičí hlavy“, nerovnost asfaltového povrchu kvůli kořenům stromů;
- překážky na cyklotrase jako jsou odpadkové koše, elektrická zařízení, parkovací automaty, odvodňovací kanálky a stružky, poklopy kanalizace, strážní budky, autobusové zastávky, sloupy veřejného osvětlení atd.;
- chodci křížující cyklostezku nebo chodící přímo po ní;
- řešení průjezdu křížovatkou;
- špatně navazující úseky a rozdíly ve kvalitě povrchů, povinnost sesedat z kola;
- a další bariéry popsané třeba v LEKCI 24 „Bezbariérovost“, např. tzv. skokánky, či obrubníky.

# 23. Další kritéria, která rozhodují o výběru trasy



## 1. KONSTRUKCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Většina městských kol vyrobených pro dopravní účely nemá dobré odpružení a proto je rovný, hladký povrch s minimem překážek, děr nebo hrbolů výchozím bodem každé dobré infrastruktury. Otřes každého hrbolu je přenesen z kol přes rám přímo do páteře a zápevních kůstek jedoucího cyklisty, což vyvolává nepříjemné pocity. Jelikož nerovný povrch způsobuje velké nepohodlí, měli by se projektanti vyhnout jakýmkoli mezerám či nerovnostem ve „švech“ a navazujících částech povrchu.

Většina zájmových skupin cyklistů vyžaduje, aby byly povrchy cyklostezek a cyklopruhů provedené v asfaltu. Asfalt nabízí nejvyšší komfort pro jízdu na kole a je snadné na něj umístit značení. Beton má téměř stejné výhody jako asfalt, ale vyžaduje spoje každých několik metrů, což může znamenat méně pohodlí v sedle kola. U některých dílčích prvků můžeme zvažít, zda nepoužít betonové dlaždice, které ovšem mají tu nevýhodu, že se povrch po nějaké době rozvlní. Tající sníh, kořeny nebo pouhé poklesávání půdy může způsobit nerovnosti. Dlažební kostky mají nerovný povrch a spoje mezi nimi jsou pro úzké pláště příliš široké. Navíc jsou hladké a za sněhu a deště mají velmi kluzký povrch, což ještě zvyšuje nebezpečí pádu.

Materiály a tloušťky jednotlivých vrstev krytu a podkladových a ochranných vrstev lze volit dle Katalogu vozovek z TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací. Pro návrh je třeba vždy zohlednit řadu faktorů, jenž mají vliv na volbu vhodného konstrukčního typu a skladby navrhované vozovky v konkrétních místech staveb (zejména technické, technologické, inženýrsko-geologické, společensko-ekonomické a ekologické).

## 2. OSVĚTLENÍ

Hlavním smyslem osvětlení je:

- zvýšit bezpečnost silniční dopravy;
- zlepšit plynulost dopravy;
- zvýšit pohodlí jízdy (na kole);
- zvýšit osobní bezpečnost;
- zpřehlednit danou oblast;

Páteřní cyklotrasy jsou intenzivně využívány jako síť spojnic mezi obcemi, městskými částmi a jednotlivými čtvrtěmi. Proto jsou na tato spojení kladeny striktní požadavky ohledně dopravních podmínek. Hlavní cyklostezky již v minulosti bývaly či nadále jsou vybavovány osvětlením. Čím vyšší rychlostí se na dané trase jezdí, tím lepší musí být viditelnost. A to ovlivňuje také podmínky osvětlení.

V neposlední řadě osvětlení zajišťuje sociální bezpečnost. Zvláště ženy nebo děti nepojedou v noci neosvětlenou stezkou, a to právě kvůli své bezpečnosti.

## 3. ÚDRŽBA

Infrastruktura pro cyklisty vyžaduje i odpovídající správu a údržbu. Špatný povrch, přerostlá vegetace, kaluže, zvlněná vozovka, rozbité sklo, vrstva sněhu nebo zledovatělý povrch, to vše se cyklistů dotýká mnohem bezprostředněji než řidičů motorových vozidel a je stálým zdrojem stížností. Proto je velmi důležité, aby cyklotrasy na vozovce i mimo ni byly pravidelně kontrolovány a opravovány stejně jako zbytek uliční sítě.

Veškerá cyklistická infrastruktura by měla být provedena způsobem, který minimalizuje náklady celého životního cyklu, včetně každoročních nákladů na její údržbu.

Aby cyklisté měli dobré podmínky pro jízdu na vozovce, musí být věnována pozornost zejména okrajům vozovky v šíři 1,5 až 2 metry od obrubníku. Oddělené stezky by měly být konstruovány a navrženy opět takovým způsobem, aby měly minimální náklady na údržbu. Stezky mimo silnice mohou být zvláště náchylné k zanášení nálety nebo znehodnocené rozbitým sklem.

Zodpovědná část administrativy by měla nastavit postup pravidelného monitoringu a údržby jednotlivých částí infrastruktury. Speciální části infrastruktury, jako jsou lávky pro chodce a cyklisty, podjezdy či odpočívadla, by měly být také pravidelně kontrolovány. Sběr podnětů od veřejnosti by měl být co nejpřímější a nejjednodušší a hlášené problémy by měly být řešeny co nejdříve. V rámci městské správy musí proto existovat osoba, která infrastrukturu z hlediska její kvality neustále monitoruje (např. každé dva roky). Poškození po zimní sezóně nebo po stavebních zásazích musí být odstraněno co nejdříve.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 86–90

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 2.3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## BEZBARIÉROVOST

# 24

Základní snahou při utváření veřejného prostoru by měla být minimalizace bariér pro jednotlivé uživatelské skupiny tak, aby byl pohyb pro všechny maximálně bezpečný a komfortní. Zároveň platí, že čím slabší a zranitelnější jednotliví účastníci jsou, tím vyšší ohledy je na ně potřeba brát. Cyklisté jsou slabší a zranitelnější vůči motorové dopravě, naopak sami mohou představovat nebezpečí pro chodce a hendikepované. Tato kapitola se zabývá zejména zohledněním potřeb osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace při návrhu veřejných prostranství ve vztahu k cyklistickému provozu.

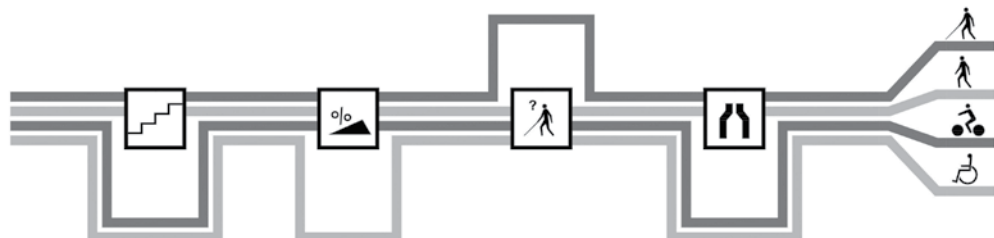


Osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou míněny osoby s pohybovým postižením, osoby se zrakovým postižením, osoby se sluchovým postižením, osoby s mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Zjednodušeně budeme uvažovat dvě základní kategorie:

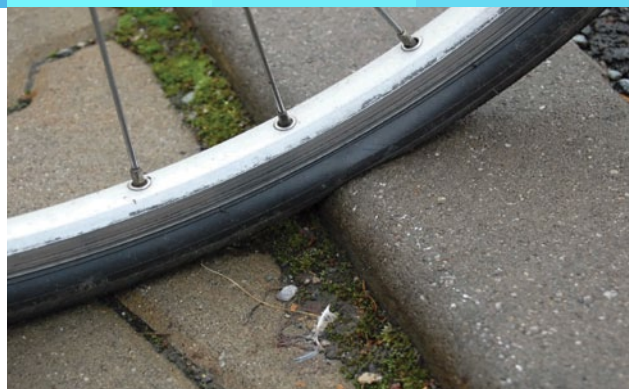
- **osoby s omezenou schopností pohybu** (osoby s pohybovým postižením)
- **osoby s omezenou schopností orientace** (osoby se zrakovým postižením – nevidomí a slabozrací)

Díličí opatření není možné aplikovat mechanicky, ale vždy je potřeba komplexně a adekvátním způsobem zohlednit potřeby všech uživatelů v konkrétních souvislostech.

► Schema: bariéry pro jednotlivé uživatelské skupiny a způsob jejich překonání



# 24. Bezbariérovost



## VYHLÁŠKA MMR ČR Č. 398/2009 SB. A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pokud hovoříme o bezbariérovosti, je to většinou spojené s povinností navrhovat úpravy zohledňující samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Tato povinnost se týká i projektování staveb cyklistické infrastruktury, a to díky vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Je třeba si ovšem dávat pozor, aby samotná tzv. bezbariérová vyhláška nevytvářela sama bariéry jiné, pro další účastníky provozu. Úpravy pro nevidomé a slabozraké by měly být prováděny s citem, aby se vůbec mohla realizovat cyklistická infrastruktura.

### ÚPRAVY PRO NEVIDOMÉ A SLABOZRAKÉ BY MĚLY BÝT ZAHRNUTY:

- pokud se místo nachází v zástavbě, kde je nezbytné zajistit přístup k objektům a službám (budovy, zastávky veřejné dopravy atd.);
- mimo zastavěné území, kde je z důvodu ucelenosti sítě požadováno propojení pro samostatný pohyb osob s omezením.

### S OMEZENÍMI:

- pokud má být daná oblast pro nevidomé a slabozraké nepřístupná, resp. označena jako nebezpečná (týká se pouze opatření pro osoby se zrakovým postižením, ostatní opatření se navrhnou);
- pokud je zajištěna odpovídající náhradní trasa pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace (řeší se odděleně pro jednotlivá omezení);
- ve volné krajině a mimo zastavěná území, pokud není určeno jinak.

Více informací bude publikováno v nových TP 179.

### SKOKÁNKY

Samostatnou kapitolou jsou tzv. skokánky na cyklostezkách, kdy cyklostezka není vedena v jedné úrovni, ale s každým vjezdem klesá a pak se zase zvedá. Když je takových sjezdů několik za sebou, pak se po takové stezce nedá jezdit a zvláště starší lidé raději jdou pěšky, s jízdním kolem po boku. Nakolik za takového řešení může dogmatické dodržování norem a legislativy, či od začátku špatně koncipované řešení v celém profilu komunikace, resp. požadavky dotčených orgánů, je vždy individuální.

### OBRUBNÍKY

Způsob používání a podoba obrubníků je další zásadní otázka cyklistické infrastruktury. Obrubníky jsou používány k fyzickému oddělení povrchu vozovky od cyklostezek. Přejíždění výškového rozdílu v případné výši 2 až 3 cm v běžné rychlosti citelně namáhá páteř cyklisty. Proto jsou obrubníky (sjezdy, nájezdy), které nespojují obě výškové úrovně zcela plynule, pro cyklisty nepřijatelné. Výškový stupeň mezi úrovněmi může snadno poškodit kolo a ohrozit bezpečnost jízdy. Stejně tak nutí cyklistu při každém přejíždění zpomalovat, ačkoli má třeba právě přednost v jízdě. Pro dopravní cyklisty (dojíždění do práce, nakupování, vyřizování, atd.) je přitom klíčové, aby mohli plynule pokračovat v jízdě určitou dostatečnou rychlostí. Pouze tehdy dokáží ujet potřebnou vzdálenost několika kilometrů během přijatelné doby. Proto je důležité používat zcela hladké a plynulé nájezdy a sjezdy.

### VELKÉ INFRASTRUKTURÁLNÍ STAVBY JAKO BARIÉRY V ÚZEMÍ

- Velké infrastrukturální stavby představují významné zásahy do fungování celého prostoru území a zpravidla mají i přímý vliv na podmínky bezmotorové dopravy (především cyklistické a pěší).
- V rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat dobré podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti těchto velkých staveb a bezmotorové dopravy.
- Cyklo dopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/bezbarierovost/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/bezbarierovost/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 90–99

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.3.2. BEZBARIÉROVOST



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## ZNAČENÍ A CYKLOTRASY

# 25

Správně provedené dopravní značení je pro bezpečnost cyklistické dopravy velmi důležitým faktorem. Například podbarvení jízdních pruhů pro cyklisty v místech křížení nebo vhodné přerozdělení prostoru a vyznačení integračních opatření pro cyklistickou dopravu může být určující i pro samotnou frekvenci (četnost) používání jízdního kola v daném dopravním prostoru.

Význam dopravních značek je dán zvláštním předpisem - zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou 30/2001. Další podrobnosti o užití, umístění a provedení značek upravují zvláštní technické předpisy - ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, TP 65, TP 81, TP 100, TP 133, TP 169, TP 218, VL 6.1, VL 6.2.

#### Svislé dopravní značení

Dopravní značky se umísťují mimo volný průjezdný prostor cyklisty. Při umístění po straně jízdního pásu musí být výška spodního okraje dopravní značky nejméně 1,20 m nad jeho úrovní. Při umístění nad pásem pro cyklisty musí být spodní okraj dopravní značky nejméně ve výšce 2,50 m. Na komunikacích určených pouze pro bezmotorovou dopravu se výstražné, zákazové a příkazové dopravní značky užívají zpravidla ve zmenšené velikosti (v odůvodněném případě vyžadujícím zvýraznění lze užít velikosti základní).

#### Vodorovné dopravní značení

V případě cyklistické dopravy se vodorovné dopravní značení užívá pro zlepšení koexistence s ostatními druhy dopravy, resp. na samostatných stezkách (v souladu s principy používanými v provozu pro všechna vozidla).

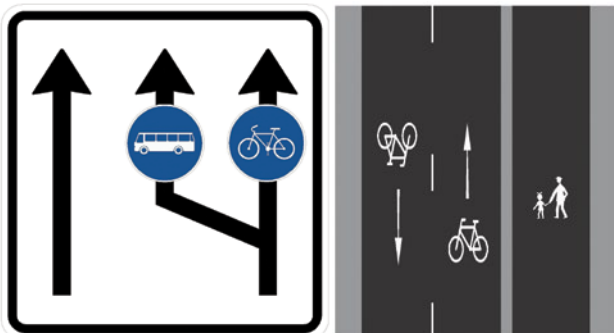
#### Světelné signály

Provoz na pozemních komunikacích může být řízen světelnými signály. Pro cyklisty mohou být určena návěstidla samostatná, společná s ostatními vozidly nebo společná s chodci.

#### Dopravní zařízení

Provoz na pozemních komunikacích je možné usměrnit dopravními zařízeními, která doplňují dopravní značky a světelné signály.

# 25. Značení a cyklotrasy



▲ Svislé dopravní značení ▲ Vodorovné dopravní značení



▲ Metodika značení dálkových cyklotras ČR



▲ EuroVelo trasy v ČR



▲ Dálkové cyklotrasy

## Weby, literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/)
- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/)
- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni/)
- [www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/](http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/dalkove-cyklotrasy/)
- Dálkové trasy v ČR: Tvorba propagace a značení

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Pole působnosti 2 – Cyklistická infrastruktura (každé cyklistické opatření má své značení)
- Opatření 3.4.2. ZNAČENÍ

Vedle vhodného svislého a vodorovného dopravního značení, které podrobně popisují samostatné legislativní a technické předpisy, je dále důležitá i orientace v prostoru, včasná navigace při průjezdech nebezpečnými či složitými a nepřehlednými místy, nebo jen upozornění na objížďku či informace o cílech podél trasy (směry, návěsti, info-panely, upoutávky). Smyslem rozhodně není vyznačit naprosto vše v okolí dalším dopravním nebo jiným značením. Je třeba taktéž využívat značení současného a vhodně je kombinovat, případně jen doplnit pro zorientování se v území. Ve výsledku to může sloužit i dalším uživatelům, nikoli jen cyklistům. Je třeba vhodně sladit potřebu orientace v území, finanční náročnost a estetiku prostředí, která s množstvím informací degraduje.

## ZNAČENÍ CYKLOTRAS

### METODIKA ZNAČENÍ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS ČR

V roce 2013 byl vytvořen materiál, který má sloužit jako návod pro kraje, obce a další subjekty, které v Česku značí trasy směrovým cyklistickým značením. Dokument se zaměřuje zejména na dálkové cyklotrasy, především EuroVelo trasy, jejichž proznačení začalo v ČR v roce 2013. Metodika vychází z platných právních a technických dokumentů, především ze zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb. Metodika značení dálkových tras v ČR řeší, jak doplnit označení dálkových cyklotras (zejména EuroVelo) do současného i nového cyklistického směrového značení.

### EUROVELO

EuroVelo, evropská síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km (45 000 km tras je již zrealizovaných), které spojují všechny země Evropy. Jeho podstatnou část tvoří již stávající národní, regionální a lokální cyklotrasy. Ale i tato evropská síť může mít vliv na rozvoj cyklo dopravy v ČR. Nové směrnice pro celoevropskou dopravní síť TEN-T, do které patří hlavní železniční či silniční koridory, zahrnují od 19. listopadu 2013 také cyklistickou dopravu prostřednictvím tras EuroVelo. Tento krok je velmi důležitým signálem, který naznačuje změnu v přístupu k evropským fondům, ale také k cyklistické dopravě.

### DÁLKOVÉ CYKLOTRASY

V ČR je přibližně 44 000 kilometrů značených cyklotras, jejich kvalita je však velmi rozdílná, hlavně pokud jde o komfort a navažující služby pro cyklisty. Současný systém značení, který byl navržen v roce 1998, již zcela nekoresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť nově budované cyklistické stezky často vznikaly mimo původně navržené cyklotrasy. Proto ze stávajících 44 000 kilometrů značených tras byla vybrána sada cyklotras, které mají potenciál stát se páteří sítě dálkových tras ČR. Tato síť se stane základní součástí národního produktu aktivní turistiky Česko jede. Každá dálková cyklotrasa má své jedinečné číslo, případně název a logo. Nová čísla budou lépe vystihovat význam tras – síť národních a nadregionálních cyklotras bude totiž užívat jen jedno- a dvojciferná čísla.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA

# 26

Pro zajištění plnohodnotného používání jízdních kol v území nestačí pouze řešit infrastrukturu pro jízdu nebo parkování. Obdobně jako v případě jiných druhů dopravy i rekreace je potřebné i v případě cyklistického provozu zřízovat v terénu další doprovodné příslušenství, které uživatelům usnadní a zpříjemní používání kola, případně umožní získávat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívky, infopanely a ližiny na schodištích, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.



### ODPOČÍVKY

U tras se zvýšeným pohybem cyklistů, ale také pěších nebo bruslařů, je žádoucí zřízovat místa, kde si lidé mohou odpočinout. Nejčastěji se jedná o lokality s rekreačním a cykloturistickým provozem. Odpočívky by měly být situovány na dobře viditelném a snadno udržovatelném místě, zejména poblíž významných rozcestí a cílů (vyhlídka, pamětihodnost) nebo v klidovém území. Základním požadavkem je možnost posezení pro více osob (lavičky) a stabilní odložení jízdního kola (stožan, plot, madlo či hrazení). Dále může být vhodné doplnit stůl pro občerstvení a odkládání věcí, zastřešení jako ochranu proti dešti a povětrnosti, infopanely, odpadkové koše, pitka atd.

Provedení by mělo být co nejvíce bezúdržbové a odolné jak proti povětrnostním vlivům, tak proti vandalismu i běžnému opotřebení. S ohledem na okolní prostor by mělo být zohledněno i tvarové a materiálové provedení: například v urbanizovaném území může být vhodnější použití kovu a betonu, zatímco v přírodním prostředí a krajinně dřevo.

# 26. Doprovodná infrastruktura



## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/)
- Drobná infrastruktura pro cyklisty, Plzeňský kraj 2012

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.4.1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA

### INFOPANELY

Infopanely a tabule mohou sloužit více uživatelům k různým účelům: pěším a cyklistům mohou usnadňovat orientaci v prostoru či po budově (např. bezbariérovou cestu nádražní budovou k nástupišti) nebo jim dodávat informace o okolí, ostatní mohou například upozorňovat na cyklistický provoz.

**Orientační infopanely** slouží k poskytování informací pro pěší a cyklisty o daném území a pohybu v něm. Základem bývá mapa či plán s vyznačenými trasami, dopravními uzly, restauracemi, ubytováním i turistickými cíli apod. Tyto údaje mohou být doplněny o osvětlové informace vztahující se k provozu samotnému nebo o naučné informace k dané lokalitě. Informace by měly být dobře čitelné pro uživatele různé výšky i věku. Panely by měly být umístěny na dobře viditelných místech (zejména u významných cílů, rozcestí, odpočívek a uzlů veřejné dopravy) tak, aby nikomu nepřekážely ani ve chvíli, kdy se u nich někdo s jízdním kolem zastaví.

**Osvětlové infopanely** dávají informaci o provozu samotném, mohou tedy mít i charakter dopravního značení. Uživatelé je budou číst často i za jízdy či chůze, čemuž by mělo odpovídat i jejich provedení s jednoduchou názornou grafikou a základními textovými informacemi. Mohou být umístěny trvale nebo jen dočasně, například v souvislosti s realizací nových opatření do doby, než si na ně uživatelé zvyknou.

### AUTOMATICKÉ SČÍTAČE

Automatické sčítače cyklistického, případně veškerého bezmotorového provozu, jsou ideální pro sběr podrobných dat, která lze vyhodnocovat a následně použít například pro další zlepšování infrastruktury. Z hlediska času mohou být umístěny trvale nebo pouze dočasně (jako mobilní). Provedením mohou být využity detekční smyčky zabudované v pojižděném povrchu, pohybová čidla nad terénem apod. Informace mohou být on-line dostupné na internetu široké veřejnosti, nebo lze v místě samotném umístit infopanel s číselným vyobrazením množství uživatelů, kteří se v daném směru a čase tímto místem pohybovali (viz LEKCE 15 - Monitoring & průzkumy).

### LIŽINY

Na schodištích, kde není možné zajistit jízdu na kole anebo bezbariérové vedení jízdního kola po rampě, je vhodné alespoň usnadnit možnost vedení kola po schodech pomocí ližiny – vodící lišty. Ta může být pevnou součástí schodiště nebo dodatečně montovaná, případně sklopná pro zajištění jednodušší údržby. Nejčastěji se používá pro přístup ke stanicím a terminálům veřejné dopravy nebo u nadchodů a podchodů, velmi ji ocení zejména cyklisté s těžším kolem a brašňami. Ližina z masivního kusu dřeva nezpůsobuje hluk. Širší betonovou ližinu při kraji schodiště mohou využít např. na nádraží i cestující s kufry na kolečkách.

### AUTOMATIZOVANÉ ÚSCHOVNY A BOXY

Pro možnost krátkodobého a střednědobého bezpečného odložení věci (např. cyklistických brašen či přileb) je možné nabídnout samoobslužné automatizované boxy, nejčastěji v rámci terminálů veřejné dopravy, v centrech měst a u cykloturistických cílů (viz LEKCE 28 - Parkování a odstavování kol).

### SAMOOSLUŽNÝ SERVIS

Pro jednoduché opravy a seřízení jízdních kol je vhodné nabídnout samoobslužný koutek se základním nářadím, které je každému volně k dispozici a proti odcizení je chráněno pomocí lanka či řetízku. Obdobně jako u čerpacích stanic může pro jízdní kola i v samotném centru města fungovat veřejná pumpička pro nahuštění pláště. Na cyklisticky velmi frekventovaných místech je možné zřídit prodejní automat s dušemi či lepením.

### OPĚRKY A MADLA

Zejména před světelně řízenými křižovatkami, kde je zpravidla nutné zastavit, mohou čekání zpříjemnit a usnadnit opěrky a madla pro ruce a nohy: po zastavení tak není nutné z kola sestupovat nebo se příliš naklánět.

### ODPADKOVÉ KOŠE

Kromě běžných odpadkových košů lze jako nadstandardní službu u významných cyklotras instalovat koš ukotvený šikmo, který tak umožňuje snadné odhození odpadu přímo za jízdy.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## ELEKTROKOLA

# 27

V posledních letech se stala velmi populární kola s elektrickým pohonem. Takzvaný pedelec je jízdní kolo s elektromotorem, který pomáhá cyklistovi za jízdy při šlapání. Tato kola nejsou populární pouze v kopcovitých oblastech, jejich obliba vzrůstá i v nížinných regionech, jakým je například Nizozemí. Ačkoli byla původně elektrická kola vymyšlena pro slabší a starší obyvatele, zájem o ně mají všechny věkové kategorie lidí, oblíbená jsou ve stejné míře mezi muži i ženami a zejména mezi dojíždějícími do práce. V roce 2009 bylo v zemích EU prodáno 422 tisíc kusů elektrokol, v roce 2012 už to bylo více než 854 tisíc kusů.

### DEFINICE

Pojem „elektrické kolo“ v sobě skrývá dvě základní skupiny vozidel s pomocným elektrickým motorem - pedelec a elektromoped (e-bikes, MOFA).

Oba tyto typy se liší i tím, jak je vnímá silniční zákon.

#### • PEDELEC, PAS

Pedelec jsou nazývána kola, která jsou vybavena pomocným motorem, avšak nemohou být poháněna výlučně tímto motorem. Na pedelecích motor pracuje pouze tehdy, když cyklista šlape do pedálů (tzv. „asistované šlapání“). Elektrická kola, která poskytují podporu elektromotorem pouze při šlapání do rychlosti 25 km/h a při maximálním výkonu 250 W, jsou považována z hlediska provozu za běžná jízdní kola. V praxi to znamená, že mohou využívat stezky pro cyklisty, pro jezdce mladší 18 let platí povinnost mít cyklistickou přilbu a kolo musí mít povinnou výbavu, kterou vyhláška předepisuje pro jízdní kola. Na trhu se postupně zvyšuje počet kol vybavených inteligentním PAS systémem (Pedal Assist System). Snímač šlapání monitoruje, jakou silou se jezdec opírá do pedálů a zapojuje podporu motoru v případě, že se odpor při šlapání zvyšuje. Tyto pokročilejší systémy jsou pro jezdce mnohem příjemnější a navíc, díky proměnné křivce zapojování motoru, má kolo díky úspoře energie delší dojezd při stejné kapacitě baterie.

#### • ELEKTROMOPED (E-BIKE, MOFA)

Asistovaná kola s vyšším výkonem motoru než 250 W nebo vyšším limitem rychlosti nad 25 km/h jsou z pohledu evropské legislativy považována za mopedy. Podobně je tomu i s dopravními prostředky, u kterých pomoc motoru není závislá na šlapání do pedálů.

Běžně se pojmem elektrokola označují všechna kola s přídavným elektrickým motorem.

# 27. Elektrokola



## PŘÍLEŽITOST PRO MĚSTSKOU DOPRAVU

Podle Statistické příručky Evropské komise z roku 2001 nazvané „Evropská energie a doprava v číslech“ vykoná průměrný Evropan 3 cesty za den. Polovina těchto cest není delší než 3 km. Navíc polovina cest auty je kratší než 6 km. Tato čísla jasně dokazují, že potenciál pro jízdní kola, která by mohla částečně nahradit automobilovou dopravu, je obrovský. I za přítomnosti elektrického motoru je pedelec velmi ekologickým dopravním prostředkem. V porovnání se spotřebou energie u aut nebo motocyklů je spotřeba energie u kol typu pedelec velmi nízká. Činí v závislosti na topografii od 0,5 do 2,0 kWh na 100 km. To přináší také velmi nízké provozní náklady, které se pohybují při současných cenách elektrické energie mezi 2,50 – 9 Kč na 100 km. Cena se v každé zemi může trochu lišit, nicméně v porovnání s automobilovou nebo motocyklovou dopravou jsou náklady vždy velmi nízké. Kapacita baterie vystačí přibližně na 40 až 60 km jízdy, moderní výrobky s inteligentním systémem PAS a odpovídající kapacitou baterie zvládnou překonat vzdálenosti převyšující 100 km. Elektrokola se často využívají pro přepravu nákladů (tzv. cargo) koly.

Vybrané důvody, proč lidé preferují kola pedelec:

- umožní překonat dlouhé vzdálenosti bez nutné (velké) námahy;
- usnadní jízdu do kopce;
- usnadní jízdu proti větru;
- umožní dostat se do práce nezpocený;
- umožní rychlejší jízdu (kratší čas cesty) bez nutnosti (velké) námahy;
- je alternativou před jinými, méně ekologickými dopravními prostředky.

Zájem o elektrokola je do značné míry vyvolán tím, že činí cyklistiku snazší a pohodlnější. Elektrická kola fungují jako přesvědčivý argument pro řidiče, kteří by za jiných okolností o jízdním kole neuvažovali. Právníci, bankéři, realitní makléři, lékaři a kurýři – ti všichni využívají pedelec, stejně jako přepravci lehčích nákladů s cargo koly. Na základě tohoto úspěchu se objevují společnosti, které nabízejí flotily elektrických kol firmám, turistickým kancelářím nebo místním samosprávám. Ti všichni představují další cílové skupiny, které mohou z elektrokol profitovat. Mezi ně patří například úředníci a politici, starší lidé nebo lidé se zdravotními problémy či turisté.

## POŽADAVKY KOL PEDELEC A ELEKTROKOL NA INFRASTRUKTURU

Díky velkému nárůstu počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí vyžaduje současná infrastruktura změny. Vzrůstá poptávka po tzv. „cyklořádnicích“, bezpečnějších a kvalitnějších parkovacích místech a dobíjecích stanicích. Co se týče cyklistických komunikací, musíme rozlišovat mezi oddělenou samostatnou cyklistickou infrastrukturou a infrastrukturou integrovanou do ostatní dopravy. Pro velkou část uživatelů je jedním z hlavních benefitů časová úspora při cestování, kterou ještě zvyšuje využívání oddělených cyklostezek. Lidé jsou ochotni cestovat do práce na kole až do vzdálenosti 15 km. Nabídka rychlých a komfortních cyklostezek je důvodem, proč motoristé přesedají na jízdní kola. Tyto „cyklořádnice“ jsou skvělé právě pro elektrokola. Proto na těchto trasách můžeme očekávat nárůst lidí na elektrokolech.

Co se týká integrované cyklistiky, klíčovou otázkou bude dopravní zklidňování a regulace rychlosti tak, aby se elektrokola mohla zapojit do běžného dopravního provozu. Zavádění zón 30 (viz LEKCE 21) jim umožní dobré soužití s motorovou dopravou. Díky tomu, že se elektrokola pohybují většinou rychleji, si lze také lépe představit jejich provoz ve smíšených pruzích pro kola a autobusy.

Odbornými garanty LEKCE 27 jsou Asociace výrobců a dovozců jízdních kol a velomateriálu (AVDK) a zástupce Evropské cyklistické federace v ČR pan Daniel Mourek.

## Weby a literatura

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura-elektrokola/>
- Příručka Mobile 2020: Cyklo dopravní encyklopedie, strany 108–111

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.6.2. ELEKTROKOLA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokoneference.cz](http://www.cyklokoneference.cz).





## PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ KOL

# 28

Poskytování dostatečných parkovacích možností pro cyklisty je jedním ze základních pilířů podpory jízdy na kole. Jejich nedostatek je jedním z hlavních důvodů, který mnohé lidi odrazuje od používání kola ve městě. Město, které chce, aby se jeho občané v intravilánu pohybovali na kolech, musí řešit parkování kol koncepčně, a to nejen na svých pozemcích a u svých budov, ale i podporovat vznik cykloparkovišť mimo ně.



Nevhodné stojany jsou umístěny před většinou obchodních center (Praha – prodejna Lidl).

Nastavení pravidel, každoroční instalace minimálního počtu stojanů, plánování a realizace větších cykloparkovišť, metodická podpora (např. návodným manuálem) či dotační program pro cykloparkování, to vše by město mělo pro vznik kvalitní parkovací sítě pro kola zajistit. Na budování parkovací infrastruktury i vhodných návazností (příjezdové stezky, rampy, ližiny) by město nemělo zapomínat ani při jednání s investory budující nová obchodní centra či administrativní budovy a to již ve stádiu stavebního řízení. Dobrý návrh parkování pro kola představuje vždy řešení na míru (podobně jako architektonické řešení), přičemž typ, počet a kvalita stojanů jsou vždy jen polovinou tohoto řešení. Tou druhou je vhodné umístění. Návrhu je třeba věnovat náležitou pozornost, úspěšné řešení neznamená jen pořídit a instalovat stojan.



Správný cyklostojan umožňuje stabilní zaparkování všech typů a velikostí kol od dětského až po kolo s brašňami či sedačkou, a to aniž by se mechanické části kola opíraly o stojan. Piktogram kola osvětlí i necyclestům, k čemu tento mobiliář slouží.

# 28. Parkování a odstavení kol



Cykloparkoviště v přestupním uzlu u metra s kvalitními trubkovými stojany ve tvaru U s dostatečnou roztečí.



Tulipánové stojany s piktogramem jízdního kola před obchodním centrem v Plzni. Případná parkující kola neomezují chodce.



Parkovací dům v Hradci Králové.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/parkovaci-infrastruktura/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/parkovaci-infrastruktura/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 112–116

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- OBLAST 2.4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

**Než začneme plánovat.** Pro využití parkoviště pro kola je klíčové jeho vhodné umístění. 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 nepoužití, investice se tak často zčásti či dokonce úplně mijí účinkem. Podle místa a jeho účelu je dobré odhadnout, kolik zde bude asi parkovat kol a zda to bude jen na kratší dobu (nákup), či na delší (po dobu výuky, práce, sportování). Pro delší odstavení kol se doporučuje hledat krytý prostor (podchody, pod mosty), v klíčových přestupních uzlech (nádraží) pak může cykloparkoviště zahrnovat i boxy k uschování věcí (přilba, brašna) či doprovodné služby (servis kol, prodej cyklo doplněk). Pro hledání vhodných míst je dobré sledovat, kudy se v daném prostoru pohybují pěší a hledat místo mimo koridory využívané chodci. Stojany instalované rovnoběžně (případně šikmo) se směrem pěšího provozu nepřekážejí ani se zaparkovanými koly.

### Kde by mělo být parkoviště pro kola

- u cílů, které cyklisté navštěvují (obchody, restaurace) – raději více parkovacích míst s menší kapacitou a co nejbližší bodům zájmu
- u velkých obchodních zařízení a sportovišť – vhodnější je větší kryté parkoviště
- u veřejných budov (úřady, knihovny atp.)
- v přestupních uzlech, tedy na nádražích a klíčových zastávkách MHD, cyklisté tak zvětšují území, které obslouží MHD
- u škol a podniků (viz LEKCE 34 - Do školy na kole)

**Úskalí.** Vybudovat jednoduché kvalitní parkování pro kola, byť jednoho cyklostanu, naráží často na úskalí. Tím největším bývají pozemky. Majiteli či nájemci obchodu často nepatří pozemek, na kterém by měl(y) být stojan(y) instalován(y). Při instalaci do hloubky 30 cm a vyšší by měl být získán územní souhlas, hlavně kvůli možnému zásahu do pod povrchem vedených sítí. Takovéto majetkové a organizační překážky může pomoci překonat dotační program města pro cykloparkování, který podpoří finančně ale i obsahově realizaci cykloparkovišť i na místech, kde by město sice rádo stojany vidělo, ale samo je zde instalovat nemůže.

**Jak vybrat správný cyklostan.** Výběr vhodného cyklostanu je klíčový pro kvalitu parkování a bezpečnost zaparkovaného kola. Stojan by měl splňovat několik základních požadavků:

1. opření rámu kola ve dvou bodech pro zajištění stability stání (ideálně tedy dvě svislé/šikmé trubky cca 60 cm od sebe),
2. možnost uzamčení rámu kola
  - a) obě tyče spojené ve smyčku nebo
  - b) tyč opatřená přídavnou smyčkou/kroužkem,
3. všechny části stojanu musí být oblé, tj. bez hran s hladkou nekorodující povrchovou úpravou,
4. odolnost proti vandalismu,
5. pevné uchycení do podloží (šrouby nejsou ideální, nejlepší variantou je zabetonování do podkladu).

Tyto požadavky nejlépe splňují tzv. „cykloopěradla“ 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. Tyto stojany také umožňují zamknout smyčkou zámku kolo ke stojanu rámem případně současně také přední či zadní kolo, což je pro bezpečné zajištění kola klíčové. Stojany u odpočívky, kde se neočekává, že se cyklista od kola vzdálí, tak mohou být jen dřevěná cykloopěradla, která vymezí prostor odpočívky. Stojan by měl být opatřen piktogramem kola (vyseknutý popř. samolepkou).

**Parkovací boxy.** V místech, kde se očekává pravidelně odkládání většího počtu kol na delší dobu, je vhodnější nabídnout cykloboxy, tedy kóje, do kterých je možné uložit kolo i s přilbou, batohem atp. Jde zpravidla o službu za malý poplatek nebo vratnou zálohu. Cykloboxy lze instalovat ale také na školních dvorech, u turistických cílů (muzea), u obchodních center, na nádražích, v podnicích atp.



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## INTERMODALITA & BIKE SHARING

29

Je až s podivem, jak dopravní společnosti přehlídí či podceňují možnosti propojení s cyklistickou dopravou. Přitom kombinací veřejných dopravních prostředků s jízdním kolem lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Neodmyslitelnou součástí kvalitně fungující veřejné dopravy by tak mělo být i vybavení stanic cyklostojany (krátkodobé parkování) a cyklogarážemi (dlouhodobé parkování) v duchu systému **Bike & Ride**. Důležité je v dopravním řetězci sledovat plynulou mobilitu obyvatel v režimu „od dveří ke dveřím“. Tu může zajistit právě kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou. Zvláště je potřeba věnovat pozornost seniorům, pro které kolo bývá mnohdy jediným řešením, jak se vůbec dostat k zastávce městské hromadné dopravy.



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 v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěšky, je tak podpora systému **Bike & Ride** v zájmu hlavně železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet potenciálních uživatelů. V Německu se celkem 15 % všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží na kole, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30 %.

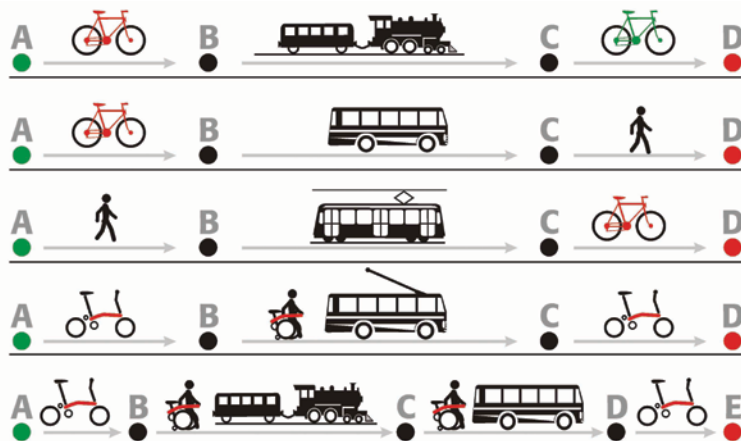
Další kombinací kola a veřejné dopravy je přeprava jízdního kola v prostředcích veřejné dopravy. Ve vlacích je nejrozšířenější přeprava kola jako spoluzavazadla, kdy si cestující sám kolo naloží a vyloží do/z vozu, který je označen symbolem jízdního kola. Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy.

# 29. Intermodalita & bike sharing



## KOMBINOVANÁ DOPRAVA S KOLEM BĚHEM JEDNÉ JÍZDY

Kolo lze při cestách na krátké vzdálenosti, což jsou většinou právě cesty po městě, kombinovat i s jinými druhy dopravy během jedné cesty, např. do práce, do školy, na nákup či za zábavou. Jednotivé varianty z výchozího bodu A do cílového bodu D či E zachycuje uvedené schéma. Základním předpokladem pro využití kombinované dopravy s kolem je možnost bezpečného parkování v přestupních uzlech B, C či D. V případě skládacího kola (poslední dvě varianty) odpadá nutnost kolo zaparkovat. První varianta pro změnu využívá dvou kol a tedy i dvou zámek.



Autor: Pizeňsko na kole o.s. a RAMAP Pizeň

Jak ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek v České republice parkovišti a úschovny kol je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří SŽDC s.p., část ČD jako dopravci<sup>1</sup>) a malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (nebo jsou velmi špatné kvality), automatizované cyklogaráže známé z německých měst jsou u nás k dispozici jen výjimečně. Ještě horší je situace u autobusových terminálů či stanic MHD. Průzkum také ukázal, že města a obce mají zájem o řešení parkování kol. To ovšem musí být řešeno ve vztahu k vlastnickým vztahům (prodej nebo pronájem pozemků a objektů).

Železnice a autobusy rozšiřují akční rádius cyklistů a jsou proto ideálním partnerem jak pro přepravu osob, tak i samotných kol (mnohdy jediná alternativa tam, kde chybí kvalitní a bezpečné cyklostojany). Pokud se vytvoří dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride.

Je třeba se více zasazovat o zřízení parkovacích míst pro kola především na vlakových nádražích a dojednat zlepšení současné situace jak s provozovateli železniční dopravní cesty, tak s železničními dopravci. S každou rekonstrukcí nádraží ze státních či evropských peněz je nutné zohlednit i potřeby cyklistů. Zároveň je nutné, aby se zlepšily podmínky přepravy kol.

## FINANCOVÁNÍ PARKOVÁNÍ PRO KOLA

V současné době je parkování kol v kompetenci především obcí, na menších nádražích pak v kompetenci ČD či SŽDC. Protože ale hraje uložení kol v cíli či začátku jízdy kardinální problém, je nutná podpora státu a krajů především v přestupních, uzlových bodech s veřejnou i individuální dopravou (důležité vlakové a autobusové terminály B+R).

## BIKE SHARING

Další možností, jak podpořit intermodalitu občanů, je realizace a podpora systémů veřejných půjčoven kol v ČR. Systémy veřejných kol (bike sharing) ideálně kombinují využití hromadné přepravy s individuální přepravou na kole. V současnosti se koncepce veřejných kol šíří po celé Evropě a přidává tak nový prvek do systému veřejné dopravy v mnoha větších městech. V České republice tento systém zatím provozují jen České dráhy, které pod značkou ČD Bike nabízejí v některých oblastech krátkodobé půjčení jízdního kola.

<sup>1</sup>Od 1. července 2014 mají být nádražní budovy kompletně v majetku SŽDC.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 135–137

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- OBLAST 2.5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## OPRAVNY, PŮJČOVNY A JINÉ SLUŽBY

30

### Cyklistické stanice a „Bajkazyly“

Existuje mnoho opatření, které město může realizovat nebo podporovat, aby se situace cyklistů zlepšila. Jedním z opatření jsou „cyklistické stanice“, což jsou cykloparkoviště s dalšími návaznými službami, často umístěné vedle stanic veřejné dopravy.

Cyklistické stanice kombinují bezpečné a před nepřízní počasí chráněné parkování se službami cyklistickými i jinými. Mohou nabízet širokou paletu možných služeb, z nichž ty nejobvyklejší kromě hlídání parkování jsou:

- Oprava a údržba kol
- Mytí kol, například automatická myčka
- Obchod s novými a použitými koly
- Půjčovna kol, stanice Bike Sharing (systém veřejných kol – viz LEKCE 29)
- Prodej cyklomap, brožur a příslušenství
- Cyklistické informace, kancelář místního cyklistického sdružení
- Bezpečnostní kódování kol
- Dobíjení elektrokol



Vedle služeb, které se typicky vztahují k ježdění na kole, mohou cyklistické stanice nabízet také služby bez vazby na cyklistiku, které pomohou stanici k ekonomické udržitelnosti. Příkladem takových služeb, které se přímo netýkají jízdních kol mohou být:

- Kurýrní, balíkové nebo poštovní služby
- Prodej jízdenek veřejné dopravy, zejména u stanic, které leží poblíž malých nádraží nebo stanic veřejné dopravy
- Ztráty a nálezy
- Malé obchody jako trařky, pekárny nebo kavárny
- Infocentra pro turisty
- Místo pro setkání, jednání či prezentace

# 30. Opravny, půjčovny a jiné služby



Kombinováním těchto služeb může personál vykonávat další činnosti a současně nabízet vyšší úroveň služeb cyklistům. Kombinování služeb a parkování také pomáhá cyklistickým stanicím, aby vydělávaly. V Německu je personál mnoha cyklistických stanic zaměstnán v rámci projektů tvorby pracovních míst. Cyklistické stanice mohou být důležitou spojnicí článků veřejné dopravy, protože nabízejí lepší integraci kol do intermodálního dopravního řetězce.

V Česku tuto službu zatím naplňuje jen „Bajkazy!“ v Praze a v Olomouci. Bajkazy! je podle svých tvůrců zařízením, které chce přispět k překonávání bariér, jež obyvatelé měst zatím od používání kola odrazují. Kromě informací centrum poskytuje i praktickou pomoc. Při drobném defektu si mohou nyní cyklisté zajít do svépomocné dílny nebo se poradit se zkušenými mechaniky. V budoucnu bude Bajkazy! fungovat jako komunitní a informační centrum pro vzrůstající počet lidí, kteří se chtějí po městě pohybovat na dvou kolech, jak je to běžné v mnoha západoevropských městech.

Kromě cyklostanic ještě existuje celá řada dalších možných služeb pro cyklisty. Jejich společným cílem je učinit dopravu na kole pohodlnou, přitažlivou a snadnou. Dostupná samoobslužná místa pro údržbu a opravu kola mohou být velmi užitečná. Taková služba se hodí zejména, je-li nejbližší opravna daleko. Pro některé uživatele také může být důležitá úspora peněz při využití těchto stanic pro samostatnou údržbu a drobné opravy.

## Veřejná pumpička

Příkladem malého, ale užitečného vylepšení může být instalování veřejných pumpiček podél cyklistických tras nebo v centrech měst. Tyto veřejné pumpičky mohou být instalovány do samostatného sloupu nebo mohou být součástí infotabule či jiných součástí městského mobiliáře. Příklady lze nalézt v Německu v Münsteru, ve Švýcarsku v Curychu, v Dánsku v Odense nebo nově i v Pardubicích.

## Prodejní automaty na cyklistické duše

Dalším užitečným opatřením je instalace prodejních automatů na duše nebo malé sady k jejich lepení. Mohou být umístěny například na stěnách domů, nebo poblíž stojanů na parkování kol či na parkovacích stanicích. Někdy tyto prodejní automaty umístí poblíž svých obchodů prodejci kol a starají se také o jejich provoz. Výhodou automatů je, že cyklisté mohou koupit duše 24 hodin denně 7 dní v týdnu, když jsou běžné obchody zavřené.

## Služby na čerpacích stanicích

Cyklistům také pomůže, pokud jim čerpací stanice umožní použít již existující infrastrukturu jako například kompresor na vzduch s redukcí pro různé druhy ventilků. Benzínky mohou nabídnout další služby, jako poskytnutí nářadí na malé opravy nebo prodávat duše či sady k jejich lepení. Zajištění služeb pro cyklisty na čerpacích stanicích může být oboustranně výhodné jak pro cyklisty, tak pro provozovatele benzínových pump.

## Dílny na opravu kol

Další užitečnou nabídkou služeb pro cyklisty je možnost naučit se sám si zkontrolovat a opravit kolo. Na jedné straně je schopnost opravit přetržený řetěz nebo vyměnit duši kola užitečná tam, kde momentálně není k dispozici žádná opravna. Na straně druhé to cyklistům umožňuje dělat si drobné opravy či pravidelnou údržbu sami a tak ušetřit.

Schopnost rozumět kolu po technické stránce, a sám si ho opravit, může být velice užitečná, protože pak mu lidé více věří coby prostředku každodenní přepravy.

Dílny na opravu kol bývají často zřizovány místními cyklistickými asociacemi, středisky pro vzdělávání dospělých nebo studentskými organizacemi. Některé z těchto opravárenských dílen jsou zaměřené na specifické cílové skupiny, jako například ženy, které často bývají při opravách kola nejisté.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/)
- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklocentra/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklocentra/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 148–150, 157–160

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.6.1. SLUŽBY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## ZMĚNA DOPRAVNÍCH NÁVYKŮ

# 31

Jakou roli vůbec hraje v Česku jízdní kolo jako dopravní prostředek? Někteří lidé jej berou pouze na vědomí, aniž by mu věnovali velkou pozornost. U jiných kolo může vyvolávat negativní asociace; může být vnímáno jako staromódní, nepohodlné, nebezpečné, pomalé nebo jen jako zábava pro sportovce, která nemá nic společného s každodenní dopravou. U jiných může být také jednoduše považováno za známku sociálních problémů. Takto často uvažují nejen běžní občané, ale také politici a manažeři na vedoucích pozicích. Zatížení měst motorovou dopravou (včetně všech souvisejících dopadů na zdraví a společnost) není udržitelné. Je to zásadní důvod, proč postupně další a další evropská města odhalují skrytý potenciál jízdy na kole a vycházejí jí vstříc.



### PROČ KAMPANĚ?

Jízda na kole je přirozená, zdravá a životnímu prostředí prospěšná aktivita. Proč tedy velká část lidí každý den usedá do auta, a nikoli na kolo? Proč u nás není o každodenní cyklistiku zájem a kolo je vnímáno spíše jako sportovní náčiní pro volnočasové aktivity? Nebylo tomu tak vždy a nemusí to tak zůstat. To, čím můžeme vnímání do značné míry změnit, se nazývá kampaň.

### CYKLISTICKÉ KAMPANĚ

V souvislosti s cyklistickou kampaní v ČR se nejspíš každému vybaví kampaň na sportovní kola nebo na nošení cyklistické přilby. Ať jedna, či druhá mohou podvědomě vyvolávat pocit, že jízda na kole je nebezpečná. Právě kampaň za nošení přileb je ukázkou bezpečnostní kampaně. To, co ale České republice a hlavně cyklistické dopravě ve městech chybí, je lákavá motivační kampaň. Mnoho našich měst zlepšilo a stále zlepšuje cyklistickou infrastrukturu, ale zapomíná ji přitom „prodat“. Člověk je navíc od přírody pohodlný tvor, a tak je zřejmé, že ke šlapání do pedálů potřebuje větší motivaci, než k usednutí do auta.

# 31. Změna dopravních návyků



Radlhauptstadt  
München



▲ Jednu s nejlepších propagačních kampaní má Mnichov s názvem Radlhauptstadt München



## ParduBIKE

▲ Svoji značku cyklo města mají dnes již také Pardubice.

### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/)
- [www.cyklodoprava.cz/marketing/znacka-cyklo mesta/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/znacka-cyklo mesta/)
- [www.cyklodoprava.cz/marketing/hodnotovy-system/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/hodnotovy-system/)
- [www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/duvody/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 173–184

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Zásada – Potřeba marketingu cyklistické dopravy

Pro vhodně cílenou kampaň je třeba pochopit uvažování každé z cílových skupin, místních specifik a na základě toho zvolit klíčovou myšlenku.

CÍLOVÁ SKUPINA	SDĚLENÍ
Děti (žáci) a mládež (studenti)	Cyklistika je zábavná, přináší pocit svobody a nezávislosti. Na kole jste plnohodnotnou součástí dopravy.
Dospělí	Cyklistika je zábavná, dostane vás do formy a posílí zdraví.
Dojíždějící	Ježdění na kole šetří čas a peníze a drží vás ve formě.
Začátečníci na kole	Ježdění na kole je rychlé, jednoduché a pohodové.
Dámy	Jízdní kolo ženám sluší, jízda na něm je zábavná a dělá hezkou postavu.
Lidé jiné kultury a zvyků	Jízdní kolo přináší svobodu pohybu a nezávislost. Ježdění na kole je rychlé a snadné.
Starší lidé	Cyklistika přináší příjemný odpočinek, posiluje zdraví a udržuje v kondici.
Motoristé	Jízdní kolo je rychlé, pohodlné a přináší úspory.

Zdroj: Příručka Mobile2020: „Cyklodopravní encyklopedie“ (str. 191)

Propagace cyklistiky musí být samozřejmě provázána s kroky vedoucími ke zlepšování infrastruktury. Pouze za těchto podmínek bude skutečně úspěšná a potenciál jízdního kola jako efektivní městské dopravy bude využit. Ani skvěle navržená cyklistická infrastruktura nevede však automaticky k většímu počtu uživatelů. Cesta k masovějším změnám v rozhodování vedoucí k jiné volbě konkrétního dopravního prostředku je poměrně komplexní proces.

Chceme-li ovlivnit lidské chování a volbu dopravního prostředku, existuje několik parametrů, na které stojí za to se zaměřit. Kromě dostupnosti a přístupnosti, ovlivňuje volbu dopravního prostředku i čas, cena, počasí či bezpečnost přepravy (**vnější faktory**), dále se jedinec může rozhodovat na základě **osobních preferencí** či z **přesvědčení**. Zjednodušeně: je to vždy série osobních výhod a nevýhod včetně způsobu vypořádání se se všemi uvedenými faktory. Některé faktory ovlivnit lze, jiné nikoli.

- Dostupnost a přístupnost: vlastní trasa, reliéf (cyklo) + infrastruktura,
- čas: vlastní přesun + čas na parkování (od prahu k prahu),
- cena: náklady spojené s jízdou, údržbou, amortizací,
- bezpečnost: kolikrát po cestě riskuji z hlediska jízdy, kolikrát jsem vystaven sociálnímu nebezpečí,
- počasí (zima, déšť): v zimě usedá do aut mnoho cyklistů i lidí z MHD,
- osobní preference: fobie z MHD, vlastnosti, pohodlí,
- přesvědčení: ideje a zásady.

Další důležitou skutečností v propagaci cyklistiky je **úloha zvyku** v lidském životě. Pokud nás nic nenutí ke změně, budeme dál udržovat navyklé způsoby. Pouhé vědomí přínosu cyklistiky ke změně nestačí; často stavíme i na **předem vytvořených představách a domněnkách**. Lidé, kteří na kole nejedí vůbec nebo jen málokdy, většinou považují jízdní kolo za pomalé, nebezpečné a nepohodlné. Mnoho z nich je poté, co usednou do sedla, překvapeno, jak rychlé, bezpečné a pohodlné dopravní prostředek to je. Podaří-li se prostřednictvím propagace přimět lidi k tomu, aby kolo zkusili, často je to přesvědčí o výhodách cyklistiky.

Účinná propagace by měla zahrnovat tři základní části:

- Informace o konkrétních možnostech (věcné zlepšení)
- Komunikace symbolických zisků (hodnot)
- Ukázky konkrétních životních situací na příkladech z praxe



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokoneference.cz](http://www.cyklokoneference.cz).





## MARKETINGOVÝ PLÁN

32

Hlavním cílem procyklistického marketingu bývá dostat na kola co nejvíce lidí. Dobře zvládnutý cyklistický marketing pomůže městu dobře „prodat“ všechna opatření, která pro cyklisty dělá, a současně pomůže cyklistům lépe je pochopit a tak více využívat. Cíl může být vyjádřen například formou dosažení procentuálního podílu cyklistů na dopravě k určitému datu.

### CÍLOVÉ SKUPINY

Je zřejmé, že při přípravě marketingového plánu musíme určit hlavní cílové skupiny. Vůči každé z nich bude potřeba použít jiné nástroje či použít jinou strategii. Jinak je nutné zaměřit se na studenty a mladé lidi, jinak např. na seniory. Každá z těchto skupin používá jiné informační zdroje a rozhoduje se diametrálně jinak. Při určení hlavních cílových skupin bychom měli brát v úvahu, zda a jaký dopad bude mít ovlivnění této skupiny na celek. Je zřejmé, že třeba skupina dětí a mládeže má velký potenciál ovlivnit situaci v budoucnu, skupina seniorů je zase dost početná a má silnou motivaci (zdravotní a ekonomické důvody).



# 32. Marketingový plán



## PŘÍPRAVA MARKETINGOVÉHO PLÁNU

Prvním krokem by měla být analýza, která shromáždí informace potřebné k výběru cílových skupin, na které se má cyklomarketing města zaměřit. Poté je nutné určit vhodné nástroje pro jednotlivé cílové skupiny v korelaci s plánovanými finančními zdroji. Časový harmonogram bude pak určen dle finančních možností a plánovaných dílčích cílů. Již od prvních kroků by přitom měl být zajištěn monitoring výsledků od počátečního stavu (stav 0) až do stavu cílového. Sledování průběžných dopadů cyklomarketingu může pomoci odhalit jeho nedostatky a „za pochodu“ je změnit či aspoň upravit.

Při přípravě marketingového plánu je třeba brát v úvahu akční plán nových i změny stávajících procyklistických opatření, tedy:

- Změny stávajících a nových služeb pro cyklisty
- Nové plánovaná opatření v infrastruktuře (stezky, pruhy, cykloobousměrky, parkoviště)
- Údržbu cyklistické infrastruktury
- Bezpečnost (cyklopiktokoridory, přejezdy pro cyklisty)
- Podporu intermodality (přístup a parkování kol v přestupních uzlech a na nádražích, přepravu kol prostřednictvím MHD)
- Akce pro cyklisty (např. cyklojízdy, Den bez aut)

Spojujícím prvkem cyklomarketingu každého města by měla být jeho značka (brand), která má vyjadřovat sounáležitost ke všem těmto aktivitám a má pomoci vizuálně i myšlenkově si tyto aktivity spojit. Značka je také známkou systematického a komplexního přístupu daného města k podpoře cyklistické dopravy. Říká, že město si cyklistů váží.

## DOPROVODNÉ KAMPANĚ JAKO SOUČÁST CYKLOMARKETINGU

Síla městského cyklomarketingu vynikne v případě, že se s ním počítá v rámci všech procyklistických opatření a jeho aktivity tak navazují na jeho hlavní cíl – dostat lidi na kola. Marketingový plán tedy musí zahrnovat i způsob komunikace nových procyklistických opatření směrem k cyklistické i necyklistické veřejnosti. Pokud ve městě vznikne např. nový víceúčelový pruh pro kola, který tam dosud nebyl a jeho používání cyklisté ani řidiči ještě neznají, je třeba zahájit spolu s jeho zprovozněním i informační kampaň, která vysvětlí nejen cyklistům ale i řidičům, jak se zde chovat.

## NÁSTROJE

Volba marketingových nástrojů bývá pro úspěšnost marketingu klíčová. Často přitom nerozhoduje jen nástroj jako takový, ale i jeho nápaditě použití, resp. obsahová náplň.

Které nástroje pro které cílové skupiny lze použít:

- Televizní a rozhlasové vysílání
- Články, reklamy v novinách,
- Tiskové zprávy a tiskové konference
- Internet a sociální sítě
- Informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy
- Různé akce a události (panelové diskuze, soutěže)
- Informační stánky, školení a kurzy

## Weby a literatura

- Jak si vytvořit akční plán: [www.cyklodoprava.cz/marketing/nove-mesto/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/nove-mesto/)
- Nástroje komunikace: [www.cyklodoprava.cz/marketing/nastroje-komunikace/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/nastroje-komunikace/)
- Příručka Mobile2020: „Cyklo dopravní encyklopedie“, strany 184–189, 123–135

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.1.1. AKČNÍ PLÁN
- Opatření 3.1.2. CYKLOWEB MĚSTA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## DO PRÁCE NA KOLE

# 33

Mnoho měst je doslova parlyzováno během ranní a odpolední dopravní špičky. S dopravou většinou souvisí také znečištění vzduchu v našich městech, zvýšená hladina hluku a stres, který má negatívni dopady nejen na místní život, ale i na celkový obraz města.

Kolo je jeden z nejrychlejších a nejsnazších způsobů, jak se pohybovat po městě. Umožňuje lidem hladce, rychle a jednoduše pospojovat všechny každodenní úkoly. S vhodnou podporou je možné přetvořit města tak, aby byla doprava jako klíčový faktor pro jejich fungování udržitelnější a výsledky pocítili i ti, co se po městě musí pohybovat motorovou dopravou.

Vytvoření bezpečné infrastruktury je sice základní podmínkou pro změnu dopravního chování, k zásadnějšímu zvýšení podílu cyklistů ve městech to však nestačí. Motivační kampaně mají jeden hlavní cíl – ukázat, že jízdní kolo je vítáno a že s cyklisty město počítá.



Pro policisty, strážníky a poštovní doručovatele je jízdní kolo přirozeným dopravním prostředkem.

# 33. Do práce na kole



▲ Pražská zoologická zahrada má vlastní flotilu jízdních kol, která jsou k dispozici více než dvěma stovkám zaměstnanců k přesunům po rozlehlém 60 ha areálu.



▲ Do práce na kole v ČR – vyhlášení výsledků v Pardubicích



▲ Ministerstvo životního prostředí zakoupilo pro své zaměstnance několik jízdních kol.

## PRAVIDELNÉ CESTY DO PRÁCE NEBO DO ŠKOLY PŘICHÁZEJÍ JAKO PRVNÍ NA ŘADU, KDYŽ JE ŘEČ O ÚČINNÉM MARKETINGU.

Motivace zaměstnanců ke změně dopravního prostředku nevyžaduje velké investice. Kombinace několika drobných faktorů může být velmi efektivní – například zajistit bezpečné parkoviště pro kola, možnost převléknout se a osprchovat, případně i poskytnout základní nářadí pro údržbu kola. Některé firmy dnes upravují své vnitřní směrnice tak, aby zaměstnanci mohli používat jízdní kolo pro služební účely, a nově vytvářejí flotilu služebních jízdních kol – to se týká především městské policie, pošty, ale třeba také obecních či státních úřadů či státem zřízovaných organizací. Klíč k úspěšné kampani, ať už ji realizuje město nebo nezisková organizace, přitom spočívá ve spolupráci se zaměstnavateli.

Kampaň **Do práce na kole** probíhá v řadě evropských států jako jsou Dánsko, Švýcarsko, Německo, Maďarsko atd. V některých zemích se zařadila mezi vůbec nejvýraznější kampaně. Například v Dánsku se jí každý rok účastní zhruba 100 000 lidí, tedy 2 % obyvatel. V západní Evropě kampaň úspěšně přispívá ke zvýšení povědomí o problematice mobility a inspiruje ke každodennímu pohybu tisíce lidí.

## KAMPAŇ „DO PRÁCE NA KOLE“ V ČR

Od roku 2011 u nás probíhá soutěž **Do práce na kole** pod záštitou občanského sdružení Auto\*Mat. V roce 2013 se konala v jedenácti českých a moravských městech – v Brně, Jablonci nad Nisou, Jihlavě, Liberci, Olomouci, Ostravě, Pardubicích, Plzni, Praze, Uherském Hradišti a Ústí nad Labem.

Kampaň má podobu soutěže, do které se mohou zapojit zaměstnanci obchodních, neziskových či státních společností. Šanci na výhru věcných cen má každý, jehož tým vykáže alespoň 66 % cest do práce a z práce vykonaných na kole. Odměnu získají i jednotlivci, kteří na kole mezi prací a domovem překonají v součtu nejvíce kilometrů a firmy, které nejvíce podpoří dojížděku svých zaměstnanců na kole (infrastruktura, motivační programy atd.). Doplněkem soutěže jsou kreativní výtvoři účastníků soutěže na téma **Do práce na kole**. Titul **Cyklozaměstnavatel roku** získá firma, která poskytuje svým zaměstnancům nejlepší podmínky pro dojíždění do práce na kole (parkování pro kola, sprchy, zaměstnanecké výhody apod.).

## KVALITNÍ KAMPAŇ PŮSOBÍ SOUČASNĚ NA NĚKOLIK CÍLOVÝCH SKUPIN A PŮSOBÍ NĚKOLIKA SMĚRY:

- Posiluje vnímání kola jako běžného dopravního prostředku
- Zlepšuje přijetí jízdního kola jako dopravního prostředku mezi zaměstnavateli – komerčními společnostmi i zástupci veřejné správy
- Zvyšuje atraktivitu kola mezi zaměstnanci

Kampaně probíhající hravou formou posilují zároveň týmové myšlení a vytvářejí prostředí pro setkávání se zaměstnanců také při mimopracovních aktivitách.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/do-prace-na-kole/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/do-prace-na-kole/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 202–203

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.1.3. DO PRÁCE NA KOLE



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).



## DO ŠKOLY NA KOLE

34

Fyzická aktivita by jako základ zdravého života měla být běžnou součástí dětství a dospívání. Příklad fyzicky aktivního životního stylu rodičů, prarodičů a dalších dospělých osob je rozhodující pro budoucí chování dětí. Jsou to právě rodiče, kdo mohou zajistit, aby rodina využívala zdravé formy mobility. Příklady z rodiny pomáhají mladým přijmout fyzicky aktivní životní styl za svůj a nadále v něm setrvat.



Klíčovou roli ve vytváření a udržování návyku na pravidelný pohyb, který může s dětmi růst až do dospělosti, mají kromě příkladu rodičů také **školky a školy**. Každodenní cesty do školy a ze školy jsou dobrou, kdy si dítě vytváří každodenní návyky a stereotypy. Stejně jako se vzdělávají ve škole, učí se děti také tím, co dělají během cestování do a ze školy, a také do kroužků a dalších mimoškolních aktivit.

Programy pro školy se zaměřují na přímou práci s žáky, rodiči a zaměstnanci školy, aby je podpořili ve snahách zavádět cyklistiku do škol. Cílem je vytvořit z cyklistiky bezpečný a zábavný způsob dopravy pro žáky i ostatní členy školního kolektivu. To obnáší školení v praktických dovednostech, zavedení tématu cyklistiky do výuky, otevření prostoru pro různé cyklistické akce a události a výstavbu či úpravu infrastruktury ve škole a jejím okolí a vytvoření školního plánu dopravy.

Rodiče by měli cyklistiku vnímat jako bezpečnou a zdravou volbu. Děti si zase musí být vědomy toho, že taková reálná možnost existuje a dobře funguje. Děti potřebují vnímat kolo jako zpestření a zábavu na své každodenní cestě. Úloha školy je demonstrovat svojí podporu tím, že vytvoří infrastrukturu a dá prostor pro další procyklistické kroky.

# 34. Do školy na kole



## • MATEŘSKÉ ŠKOLKY

Dopravní vzorce chování dítěte se dramaticky mění po nástupu do mateřské školy. Rodiče musí až pětkrát týdně řešit problém bezpečné přepravy dítěte do školy a zároveň zvládnout i svou vlastní dopravu. Tato doba je vhodná k ovlivnění rodičů, protože právě v tomto období padnou klíčová rozhodnutí o způsobu dopravy vhodném pro jejich dítě i pro ně samotné.

## • NÁSTUP DO ZÁKLADNÍ ŠKOLY

Podobně jako při nástupu do mateřské školy se dopravní vzorce chování dětí a jejich rodičů často mění i se začátkem povinné školní docházky. Rozdíl je v tom, že dítě už pravděpodobně umí jezdit na kole. Nejnižší ročníky se sice do školy ještě dopravují s rodiči, avšak často již od třetí třídy vzniká potřeba nezávislé dopravy. Z průzkumů v rámci projektu Bezpečných cest do školy (Pražské matky, o.s.) vyplývá, že cca 30 až 40% dětí by rádo jezdilo do školy na koloběžce nebo na kole, ale buď z toho mají obavy samotné děti, anebo jejich rodiče. Na vině je primárně infrastruktura, absence parkování ve škole, jiné priority v území. Rodiče pak raději dovezou děti do školy autem, protože to vnímají jako bezpečné a jednoduché, navíc to často bývá součástí jejich vlastní cesty do práce. Jde opět o ideální příležitost ovlivnit rodiče při volbě dopravy pro ně i jejich dítě. Zde je ale nutné vyřešit častý problém se zákazem dojíždění do škol.<sup>1</sup>

## • DOPRAVNÍ VÝCHOVA / DĚTSKÝ CYKLISTICKÝ PRŮKAZ

Dopravní výchovu v ČR dlouhodobě zastřešuje BESIP, nově byla zařazena do povinných osnov výuky pro základní školy. Naše země se pravidelně účastní celoevropského projektu Dopravní soutěž mladých cyklistů, která je zaměřena na žáky 4. – 8. ročníků ZŠ, a kde obsazujeme první místa. Nicméně do výuky by měla být nově zařazena i volba dopravního prostředku a výhody kola.

## • NÁSTUP NA STŘEDNÍ ŠKOLU

Ke změně dopravního chování může znovu dojít s nástupem na střední školu. Střední školy jsou zpravidla od domovů dále. S věkem a tedy i větší nezávislostí pohybu (stále však bez vlastnictví řídicího průkazu) vzniká vyšší potenciál pro použití jízdního kola (také v kombinaci s veřejnou dopravou).

## • ZAHÁJENÍ VYSOKOŠKOLSKÉHO STUDIA

Zahájení vysokoškolského studia je další významnou příležitostí, kdy lze ovlivnit dopravní chování člověka, zvláště, když v této souvislosti student odchází z domova. Špatnou zprávou je, že vysoké školy a univerzity neřeší podporu různých druhů dopravy včetně cyklistické a jen výjimečně se snaží zajistit dobré dopravní spojení (propojení školního kampusu s kolejemi, školní bikesharing apod.). Propagace cyklistické dopravy přitom má v této části života často usnadněnou cestu i vzhledem k nízkým příjmům většiny studentů – a pozitivní zkušenost s cyklistickou dopravou jako součástí vysokoškolského života může zajistit silný celoživotní vztah mezi studentem a jízdním kolem.

### Případová studie:

#### Na zelenou – bezpečné cesty do školy

Cílem programu, který je v režii Nadace Partnerství, je zvýšit dopravní bezpečnost dětí na cestě do školy, zvýšit počet dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšit jejich povědomí o pravidlech dopravního chování, zvýšit informovanost o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost), podnítit zájem o veřejné věci (výchova k občanské společnosti) a podpořit zdravý životní styl.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/rodice-a-deti/zakladni-skoly/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/rodice-a-deti/zakladni-skoly/)
- [www.cyklodoprava.cz/marketing/studenti/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/studenti/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 199–201

<sup>1</sup> Zákaz pramení z toho, že není zodpovězena otázka, kdo bude za kola zodpovídat během výuky, resp. kde se kola budou skladovat ve škole. Je to otázka bezpečného uskladnění kol po dobu výuky a také otázka pro pojišťovny, jak budou kola v průběhu výuky pojištěna.



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.1.4. DO ŠKOLY NA KOLE



## NAKUPUJ NA KOLE

35

Osobní automobil je v českých městech považován za hlavní nástroj osobní mobility, ještě více to platí v případech, kdy je třeba převážet určitý náklad. Jak ukazují zkušenosti ze zahraničí, jízdní kolo je přitom velmi užitečnou alternativou pro každodenní cesty v délce 3-5 km, mezi které nepochybně patří také nakupování.



Na trhu je řada výrobků, které umožňují vytvořit z kola rovnocenný dopravní prostředek, který je schopen přepravit náklady o hmotnosti 80-100 kg. Mnohem větší roli ale může hrát jízdní kolo při běžném nakupování, 94 % nákupů lze odvézt na kole.

Maloobchodníci často podceňují cyklisty coby zákazníky, protože většinou utratí méně peněz než ti, kteří přijedou autem. Jak ale ukázal nedávno v Kodani provedený výzkum, ve výsledku jsou cyklisté lepší zákazníky. Nakupují totiž častěji a celkově jsou bonitnější (peníze ušetřené za provoz motorového vozidla mohou investovat jiným způsobem). Prodejci by neměli zákazníky na kolech podceňovat z těchto důvodů:

- zařízení pro zaparkování kol je mnohem levnější než parkoviště aut a zabírá méně místa (výstavba a údržba), cyklisté mají zpravidla minimální problémy s parkováním kol;
- spotřebitelé na kolech mnohem častěji navštěvují místní obchody namísto velkých předměstských nákupních středisek;
- vstřícnost vůči cyklistům zlepšuje reputaci obchodů a prodejců coby moderních podniků dbajících na udržitelný rozvoj;
- obchody spolupracující s cyklisty mohou inzerovat cyklistické služby a infrastrukturu a tak získávat nové zákazníky.

# 35. Nakupuj na kole



Výzkumy v německých a rakouských městech ukázaly, že 20–25 % všech cest ve městě tvoří nákladní doprava. Jiné výzkumy odhalily dokonce výsledky, že 44–54 % všech cest patří přepravě zboží a z toho 34–42 % připadá dokonce na lehké zboží. Jelikož je dnes téměř 100 % této dopravy závislé na automobilové dopravě, otevírá se obrovský prostor pro využití pedalek a nákladních elektrokol.

Kampaň „Nakupuj na kole“ probíhá v ČR od roku 2012 pod hlavičkou sdružení NaKole. Kampaň je zaměřená na cílové uživatele – potenciální zákazníky na jízdních kolech a různými způsoby je informuje o možnostech využití bicyklů pro každodenní nakupování. Informace pro zákazníky byly doplněné letáky a informacemi na webu [www.nakupujnakole.cz](http://www.nakupujnakole.cz). Zde najdete rady, jak přepravovat na kole náklad, užitečné tipy, jak kolo správně zamykat, jak přepravovat kola v MHD a vlacích a další informace.

## ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOSTI:

Obdobné kampaně, jejichž cílem je podpořit pravidelné používání jízdního kola, probíhají na různých místech v Evropě. Uvádíme zde pouze nejbližší příklady:

CYCLELOGISTICS, EVROPSKÁ CYKLISTICKÁ FEDERACE

[www.cyclelogistics.eu/](http://www.cyclelogistics.eu/)



EINKAUFEN MIT DEM RAD – BUND BERLIN, NĚMECKO

[www.einkaufen-mit-dem-rad.de](http://www.einkaufen-mit-dem-rad.de)



Einkaufen mit dem Rad

EINKAUFEN MIT DEM RAD - ADFC, NĚMECKO

[www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/emdr/hintergruende.html](http://www.adfc-berlin.de/aktionenprojekte/emdr/hintergruende.html)



Einkaufen mit dem Rad

Eine Aktion des ADFC Berlin



BIKE TO SHOP – DELHAIZE, BELGIE

NAKUPUJ NA KOLE, BREUKELEN, NIZOZEMSKO



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/nakupuj-na-kole/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/nakupuj-na-kole/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strana 205

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.1.5. NAKUPUJ NA KOLE





## SENIOŘI

# 36

Senioři jako cílová skupina 60 let a více představují velký potenciál pro cyklistiku dopravní i rekreační. Seniorů stále přibývá, a tak je na místě se jim jako samostatné cílové skupině věnovat. Vyžadují ale odlišný přístup, který bude respektovat jejich věk, zvyky a omezení a vyjde vstříc jejich potřebám (například trávit čas s lidmi podobného věku). Tato cílová skupina potřebuje kampaň s využitím klasických nástrojů, tedy osobní prezentace, letáčků, rádia nebo televize.



### SENIOŘI JAKO CÍLOVÁ SKUPINA PRO KAMPAŇ

Klíčové pro účinnou kampaň je pochopit dopravní zvyky seniorů, tedy omezené využívání automobilu, a zároveň větší orientaci na využívání MHD, vlaků a chůze. Senioři se často také z finančních důvodů aut zbavují, protože pro ně při menším využívání nejsou tak efektivní, nebo je zdravotní omezení připraví o řidičský průkaz.

### KLÍČOVÉ MYŠLENKY (KEY MESSAGES) PRO KAMPAŇ

Zdraví a zdravotní potíže, které mohou limitovat pravidelné jízdy automobilem, jsou zároveň pádnými argumenty k **zintenzivnění pohybové aktivity**. Jízda na kole patří mezi nenáročné aktivity, které senioři dobře zvládají. Navíc spojuje pohyb s účelem, tedy **dopravou z místa na místo**. Pro seniory není nevýznamná ani **ekonomická otázka dopravy**, kdy kolo patří k těm provozně nejlevnějším. Pro mnohé seniory je **lákavé poznávání** a kolo jim radius území pro poznávání zvětšuje. Lze využít i touhu vyzkoušet si **elektrokolo**, ale je třeba mít na paměti, že starší člověk se mnohem **pomaleji přizpůsobuje** novým věcem a leckdy z nich má obavy. Těch se ale může snáze zbavit v kolektivu lidí stejného věku či vhodnou **osobní asistencí** nebo tím, že první jízdy absolvuje spolu s **někým z rodiny či přátel**. Významnou roli v kampani může sehrát například **praktický lékař**.



## NÁSTROJE PRO KAMPAŇ

Je zřejmé, že použité nástroje je třeba volit citlivě a s ohledem na zvyky seniorů. Těžiště by tedy mělo být v akcích s osobním setkáváním a vhodnou asistencí. Pro tuto cílovou skupinu je nutné počítat s tištěnými materiály (letáčky, brožurami atp.), protože s elektronickými dokumenty a médii umí pracovat jen menší část z nich. Využit lze také inzertní plochy např. na zastávkách MHD nebo v supermarketech, místní noviny či rozhlas.

## PŘÍKLADY VHODNÝCH AKCÍ PRO SENIORY:

- Jak se připravit na cestu na kole (technické školení a základní školení správného používání kola)
- Cyklovýlet za zajímavým cílem
- Cyklovýlet jako společenská akce
- Příměstský cyklotábor pro seniory
- Komentované cykloprohlídky s průvodcem
- Na kole za sportem (cesta na kole na jiná sportoviště)
- Asistentská činnost (cyklosenior zkušený – cykloseniorovi nováčkovi)

## ZAPOJENÍ PARTNERŮ

Do kampaně je možné zapojit místní partnery (úřady, cykloservisy, půjčovny elektro/kol, provozovatele sportovišť atp.). Osobní zkušenost z nějaké akce jim totiž může přivést nové zákazníky, na druhou stranu zapojení partnerů pomůže finančně posílit rozpočet kampaně.

## ÚČINNOST KAMPAŇE A ZPĚTNÁ VAZBA

Ještě než začnete kampaň, měli byste mít jasno, čeho chcete dosáhnout, tedy stanovit si měřitelný cíl. Zda jej splníte či nikoli, byste měli začít sledovat před spuštěním kampaně. Počáteční stav je dobré s výsledným porovnávat průběžně a v případě potřeby kampaň upravit. Může se stát, že některé nástroje nebudou tak účinné a proto může být lepší se jich vzdát ve prospěch těch účinnějších. Kromě měření účinnosti kampaně umožníte adresátům kampaně zpětnou vazbu, tedy aby vám sdělovali své názory např. e-mailem, telefonicky či prostřednictvím veřejné diskuse.

## PŘÍKLADY ÚSPĚŠNÝCH MOTIVAČNÍCH KAMPAŇÍ

- Solothurn ve Švýcarsku (Kontextplan)
- Nizozemsko - „Opfrissingscursus Senioren veilig op de fiets!“ (Bezpečně a zdravě na kole)

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/marketing/seniori/](http://www.cyklodoprava.cz/marketing/seniori/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 190–193

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- 3.1.6. SENIŘI



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## BEZPEČNOST CYKLISTŮ

37

Nehodovost (neboli počet nehod) je indikátor, který ukazuje míru nebezpečí v ulicích. V souvislosti s cyklistickou dopravou nás zajímají pouze nehody za účasti cyklistů. Hlavním zdrojem zpráv o nehodovosti jsou v našich podmínkách obvykle policejní statistiky. Nehodovost se v médiích obvykle prezentuje pouze v absolutních číslech, což je bohužel zkreslující informace. Mnohem vyšší vypovídací hodnotu mají relativní čísla, jako je např. počet nehod přepočtený na 100 tisíc obyvatel nebo ještě lépe, počet nehod přepočtený na počet ujetých osobokilometrů. Absolutní čísla jsou obvykle důležitá jen v místním měřítku, například k odhalení nebezpečné křižovatky.

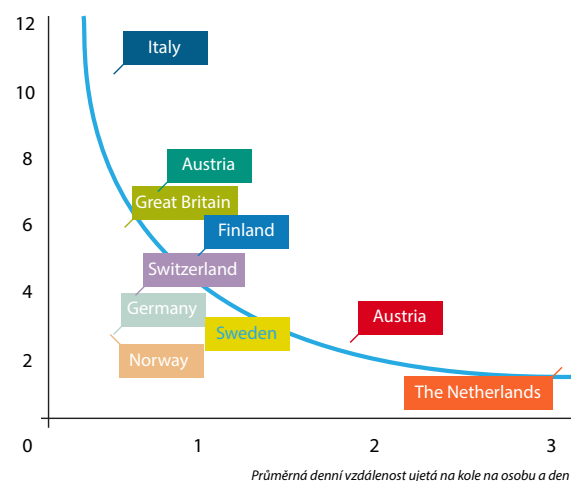
### S ROSTOUCÍM POČTEM CYKLISTŮ ROSTE BEZPEČNOST ULIC

Zahraniční zkušenosti ukazují, že čím více je ve městech cyklistů a chodců, tím více je přirozeně také jejich nehod; z pohledu relativních čísel jsou ale pro ně města bezpečnější. Jak se ukazuje, s rostoucím počtem cyklistů tak klesá riziko pravděpodobnosti fatálních dopravních nehod. Podpora cyklo dopravy tak může být jednou z cest ke zvyšování bezpečnosti. Jinými slovy: je-li ve městech velký počet cyklistů, zvyšuje se jejich bezpečnost, protože se zvyšuje pozornost ostatních účastníků dopravy vůči nim; řidiči motorových vozidel očekávají přítomnost cyklistů a dávají na ně při řízení pozor, a to i při odbočování vpravo. Tato pozornost zajišťuje větší bezpečnost, protože obě strany očekávají a respektují jedna druhou a vzájemně se na sebe soustředí. Nová kultura městského a dopravního plánování by proto měla plně respektovat základní právo každého jednotlivce na bezpečnou jízdu na kole.<sup>1</sup>

- ▶ Nepřímá závislost ujetých kilometrů na kole za den a počtu smrtelných dopravních nehod cyklistů.

Zdroj: Cycling in the Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009

Usmrcení cyklisté na 100 mil. km ujetých na kole



<sup>1</sup>Více na [www.ecf.com/road-safety](http://www.ecf.com/road-safety)

# 37. Bezpečnost cyklistů



## ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ STOJÍ NA ČTYŘECH ZÁKLADNÍCH PILÍŘÍCH:

- Budování infrastruktury pro cyklisty, včetně rozšiřování zón s omezenou rychlostí do 30 km/h a dalších zklidňujících opatření (více v LEKCI 21)
- Změně chování (více v LEKCI 31)
- Dopravní výchově (více LEKCE 38)
- Kontrole dodržování dopravních pravidel (má v gesci Policie ČR)

## BUDOVÁNÍ BEZPEČNÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Na jedné straně přispívá ježdění na kole svým pozitivním působením na zdraví k prodloužení délky života, na druhé straně jsou cyklisté (a chodci) při nehodách vystaveni vyššímu riziku zranění, než ostatní účastníci silničního provozu.

Riziko těžkých následků nehod je zvláště vysoké jak u mládeže či dětí, tak i u starších lidí. Mnohé nehody jdou na vrub špatného vizuálního kontaktu mezi účastníky dopravy. Mnohým nehodám lze předejít jednoduchými opatřeními, například zlepšením podmínek viditelnosti, průběžným vedením zábrán, jasným určením používání ploch respektive zřetelným vyznačením infrastruktury pro cyklistickou dopravu na vjezdech do objektů a vyústěních, nebo realizací bezpečných křižení. Opatření, která s sebou přinášejí obtíže pro účastníky dopravy a jejichž nutnost nejsou schopni rozeznat, nejsou mnohdy akceptována, takže v takových případech bezpečnostní riziko spíše zvyšují.

Zde jsou uvedena rizika pro cyklisty, která vyžadují zvláštní pozornost:

- Nevhodné řešení dopravní infrastruktury (např. chybějící vizuální kontakt mezi účastníky provozu).
- Kolize mezi auty a cyklisty na křižovatkách. Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že místo cyklostezky na úrovni chodníku je mnohem vhodnější vybudovat cyklopruh na úrovni silnice, právě kvůli lepší bezpečnosti na křižovatkách.
- Kolize mezi cyklisty a uživateli veřejné dopravy na tramvajových a autobusových zastávkách. Zde je třeba vedle vhodné infrastruktury řešení realizovat i informační kampaně, které mohou zlepšit vzájemnou ohleduplnost.
- Chyby řidičů motorových vozidel. Nejčastější jsou vysoká rychlost, nedostatečná opatrnost při odbočování, nedostatečná všímavost k cyklistům.
- Chyby cyklistů. Nejčastější jsou jízda na neosvětleném kole, jízda na červenou, nesprávné použití infrastruktury, nedostatek opatrnosti vůči chodcům.

## JAK POSILOVAT OHLEDUPLNOST MEZI MOTORISTY, CYKLISTY A CHODCI

Při snaze vyhnout se nehodám jde stále také o ovlivňování chování. Mnohým nehodám bylo možné zabránit při větší ohleduplnosti mezi motoristy, cyklisty a chodci. U všech účastníků dopravy se musí tudíž nutnost dodržování pravidel silničního provozu a norem chování pořád znovu opakovat. Kampaň zaměřená na vzájemnou ohleduplnost je proto důležitou součástí postupu, který vede k přijetí jízdního kola jako běžné součásti dopravního systému ve městě.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/](http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 153–156

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.2.2. OHLEDUPLNOST
- Opatření 1.5.2 DATA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

38

Děti jsou základem cyklistické kultury. Pokud člověk v dětství jezdí na kole, je velká šance, že na něm bude jezdit i v dospělosti. Základem dlouhodobé cyklistické kultury je to, že děti se učí jezdit bezpečně na kole od svých rodičů, sourozenců a kamarádů.



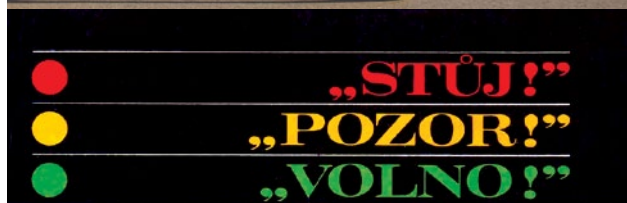
Každodenní používání jízdního kola je v Dánsku již tak zažitě, že se dědí z jedné generace na druhou. Ještě nedávno tomu tak ale nebylo. Kdyby dnes všechny dánské děti přestaly jezdit do školy na kole, za další generaci by se Dánsko vrátilo do šedesátých let 20. století, ve kterém byla i jejich náměstí plná zaparkovaných automobilů. Dánská cyklistická ambasáda<sup>1</sup> proto klade velký důraz na vytvoření nejlepších možných podmínek pro děti, které jezdí na kole. Tato lekce ukazuje různé typy projektů, jejichž účelem je zdokonalení podmínek a podpora používání jízdního kola mezi dětmi.

### VELO-CITY GLOBAL 2012 - VANCOUVER

V červnu 2012 se uskutečnila celosvětová cyklistická konference Velo-city Global 2012 ve Vancouveru. Jedním z výstupů této cyklokonference byla **Vancouverská charta – Děti mají právo jezdit na kole**, která se zaměřuje na budoucnost dětí z celého světa. Jako součást naší kultury i vzdělání, z pohledu zdraví i udržitelnosti životního prostředí má jízda na kole nesporný pozitivní vliv na naše každodenní životy. Právo dětí jezdit na kole by mělo být univerzální a všudypřítomné. Děti, pro které je dovádění na jízdním kole každodenní součástí života, s vyšší pravděpodobností budou v dospělosti zdravé, šťastné a budou se chovat šetrně ke svému okolí.

<sup>1</sup> Dánská cyklistická ambasáda - organizace, která prezentuje dánskou cyklistickou kulturu v zahraničí

# 38. Mobilita & dopravní výchova



## TAK TROCHU JINÁ DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb a činí je dopravně nezávislymi.

**Dopravní výchova dětí a mládeže** by proto měla daleko přesahovat povinnou výuku v učebnách nebo na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor. Je nezbytně nutné do dopravní výchovy vtáhnout i rodiče a dětem udělat z kola pravidelnou a běžnou součást denního života již od mateřské školy. Mnoho škol a školek v ČR v současnosti zakazuje dětem jízdu na kole do školy či ji nedoporučuje a nevytváří podmínky pro např. úschovu kol se zástupným zdůvodněním ručení za jízdní kolo. Dopravní výchova se musí stát přirozenou součástí života od narození po seniorský věk. Nejdůležitějším však stále zůstává jít osobním příkladem.

Děti a mladiství jsou nadprůměrně mobilní. Pro samostatně vykonávané cesty jsou přitom odkázáni buď na chůzi, nebo na cyklistickou či veřejnou dopravu. Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování. Zkušenosti nabyté v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky dopravního chování. Děti a mladiství, jakož i jejich rodiče a vychovatelé jsou tudíž důležitými cílovými skupinami snah o trvaleji udržitelnou mobilitu. V oblasti výchovy k mobilitě již existuje celá řada dobrých počátečních aktivit. Zatím jsou ale nedostatečné. Umožnit mladým lidem dostatečnou nezávislost, odpovídající jejich věku, zvýšit počet jejich cest na jízdním kole a nahradit tím „rodičovské taxi“, si vyžádá ještě značné úsilí. Výchova k samostatné mobilitě musí jít ruku v ruce s dalšími opatřeními, jako je budování cyklistické infrastruktury, zklidnění dopravy ve městech, budování bezpečných parkovacích stání u škol apod.

### Inspirace 1 – Oživení, o.s.

Na začátku školního roku 2012 vydalo a do pražských škol rozeslalo Oživení, o.s., výukové DVD Udržitelná doprava – učme se v souvislostech. DVD, určené pro práci s interaktivní tabulí, nabízí pedagogům základních a středních škol vzájemně propojená témata – ovzduší, hluk, zeleň, veřejný prostor, uhlíková stopa, pěší a cyklistická doprava – ve vztahu k dopravě (nejen) ve městech a obcích. Je zpracováno přímo pro výuku v hodinách a jeho záměrem je učit žáky nahlížet na téma dopravy z různých úhlů – jak ovlivňuje životní prostředí, lidské zdraví, chování apod.

Více informací na: [www.udrzitelnadoprava.cz](http://www.udrzitelnadoprava.cz)

### Inspirace 2 – Olomoucké centrum Semafor – spojení dopravní výchovy a volnočasových aktivit

CENTRUM SEMAFOR se zaměřuje na dopravní výchovu a s ní spojené volnočasové aktivity pro děti i nejširší veřejnost z Olomouce i okolí. Centrum odpovídá svou programovou orientací dnešním potřebám dopravní výchovy při přípravě dětí na pohyb v provozu na pozemních komunikacích v rolích cyklistů a chodců.

### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-vychova/](http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-vychova/)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 151–154

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.2.1. MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).



## CYKLOTURISTIKA — MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU

# 39

Popularita jízdního kola v České republice je značná, jedním z hlavních témat je tedy přirozeně také cykloturistika a cestovní ruch.



Během posledních let se síť cyklotras v ČR stále rozšiřovala, zároveň s tím rostla poptávka po doprovodných službách, po bezpečných, atraktivních a dobře vybavených trasách. Pro plné využití potenciálu, který ČR v této oblasti má, je potřeba vytvořit ucelenou nabídku národních produktů a koordinovat rozvoj dálkových národních i mezinárodních tras EuroVelo. Informace o klíčových produktech (např. dálkové trasy) a službách pro cyklisty v ČR má soustředit spolu s dalšími produkty aktivního cestovního ruchu portál [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz)

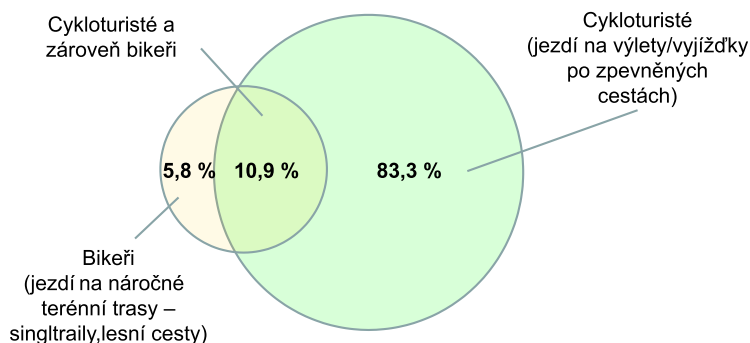
#### ČESKO JEDE

Česko jede je národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní liniové turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

# 39. Cykloturistika — marketingová podpora produktu



## STRUKTURA CYKLOTURISTŮ/BIKERŮ V ČR



Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, reprezentativní výběr populace - září 2011

## TYPOLOGIE CYKLISTŮ

Cyklisty můžeme rozdělit na několik cílových skupin podle toho, jak jezdí. K těm nejpočetnějším patří cykloturisté, stále ale přibývá i bikerů, tedy cyklistů vyhledávajících nebezpečné terénní stezky pro horská kola. Mezi cykloturisty patří jak **rodiny s dětmi**, které vyžadují bezpečné a nenáročné stezky, tak tzv. **pohodoví cyklisté**, tedy ti, co volí nenáročné trasy do 30-50 kilometrů. Právě z této skupiny se rekrutují **zdatnější cyklisté**, kteří cykloturistice propadnou a vydávají se na delší až stokilometrové trasy nejen z jednoho místa, ale také z jednoho místa do druhého. Právě **dálkoví cyklisté** jedoucí „na těžko“, tedy s brašňami, na několikadenní cestu v ČR přibývají a začínají tak kopírovat stávající trend současného Německa, Rakouska či Švýcarska. Dalším trendem je sílící poptávka po službách a trasách pro MTB jezdce. Bikeri vyhledávají náročnější terény s kopci a jednostopými stezkami, tzv. singltraily, které se budují hlavně v hraničních horských oblastech.

## INFORMACE PRO CYKLOTURISTY

Cykloturista není jako pěší turista a ze statistického průměru trochu vybočuje. Oproti běžnému turistovi používá více internet, oproti autoturistovi pak pro něj nejsou zdaleka tak důležité jen cíle či zastávky na trase, jako trasa samotná. Vyhledává také specifické služby (servisy, ubytování či stravování s certifikací Cyklisté vítání). Pamatují na to ale vydavatelé propagačních materiálů? Stačí prolistovat několik letáčků s nabídkou cyklovýletů, aby čtenář zjistil, že mnohdy chybí právě informace o spojení na místo s kolem (vlak, cyklobus) či o dalších službách. Jindy zase prospekt nabízí památky, které cykloturista díky absenci vhodného parkování pro kola (kvalitní cyklostojany či úschovna) vlastně nemůže ani navštívit. Naopak informace o cyklisty vyhledávaných zajímavostech jako jsou zříceniny, rozhledny či přírodní zajímavosti v nich chybí. V obcích i mimo ně v posledních letech vzniklo mnoho naučných stezek, jejichž součástí jsou i infotabule. Jen málokdy je na nich aspoň souhrnná informace v němčině či angličtině, takže cizinec se může pokochat jen obrázky či fotografiemi. Přitom právě značení v terénu, a to jak samotné značky, tak infotabule, jsou pro cyklistu cenným zdrojem informací a mnohdy ho přímo nasměrují k návštěvě zajímavého místa, které v mapě není uvedeno.

Město může pro podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v regionu:

- vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty;
- zajistit souhrnnou prezentaci města na vlastním portálu, případně spolu s turistickým regionem prezentovat nabídky na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu;
- připravovat průběžné podklady pro webovou stránku [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) a poskytovat zde informace o svých cykloproduktech.

## Weby a literatura

- [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz)
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 48–50

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Oblast 3.3. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).





## DOPROVODNÉ SLUŽBY V CYKLOTURISTICE

40

Tato lekce se zaměřuje na podporu programů, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cykloturisty. Jedná se zejména o nabídku cykloprůvodcovství, zkvalitnění vazeb mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikovaných služeb Cyklisté vítáni.



### TERÉNNÍ CYKLISTIKA

Téměř v okolí každého města se dá najít prostor, kde je možné vybudovat speciální trasy pro terénní cyklistiku. Infrastruktura pro ni v podobě účelně, udržitelně navržených, přírodě blízkých stezek, představuje velký potenciál pro rozvoj veřejného zdraví, občanské vybavenosti sídel a přínosů z cestovního ruchu.

### INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA

Další služba se týká přepravy jízdního kola v prostředcích veřejné dopravy. Prováděná opatření by měla směřovat k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Netýká se tedy primárně otázky cyklistické dopravy, ale cykloturistiky a opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností a na systém Bike & Ride, který je popsán v LEKCI 29. Intermodalita.

# 40. Doprovodné služby v cykloturistice



## PŘEPRAVA KOL VE VLACÍCH A CYKLOBUSECH

Ve vlaku je nejrozšířenější přeprava kola jako spoluzavazadla, kdy si cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. Pro vybrané tratě v oblasti jižních Čech a Horního Rakouska pak platí speciální jízdenka s názvem Vltava-Dunaj Tiket, v rámci které je možné přepravovat jízdní kolo zdarma. Velmi oblíbená je také půjčovna jízdních kol.

Postupně se rozšiřuje i nabídka přepravy kol cyklobusy. Nejrozšířenější a komplexní služby jsou nabízeny v Jihočeském kraji. Souhrnně se jedná o opatření, která hledají řešení pro:

- převoz cyklistů na vybraných autobusových linkách městské, ale i veřejné dopravy (cyklobusy),
- podporu systémů půjčování kol ve městě.

## CERTIFIKACE „CYKLISTÉ VÍTÁNÍ“

Významným segmentem v oblasti služeb je projekt Cyklisté vítání, který spustila Nadace Partnerství v roce 2006. Certifikovaná ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle označuje v terénu usmívající se zelené kolo na bílém pozadí. Tým akreditovaných hodnotitelů prověřuje plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení.

Doporučená opatření na městě směřují k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů ke zlepšení jejich kvality pro cyklisty. Dané opatření zastrešuje tyto aktivity:

- městské materiály zaměřené na cyklisty a aktivní turisty obsahují zvýrazněné informace o daných službách,
- město má na svých webových stránkách vyhledávání služeb, kde je možné filtrovat objekty vhodné pro cyklisty, pro rodiny s dětmi apod.,
- mapové i tištěné aplikace nesou informace (aktivní ikona, piktogram, značka v mapě) o polohách objektu se službami pro cyklisty, na rubu tištěných map nebo v textové příloze jsou kontakty na tyto služby).

## CYKLOPŘÍVODCOVSTVÍ

Cílem je zajistit službu cykloprůvodce ve městě. Cykloprůvodce by měl mít certifikovaný kurz průvodců se specializací na cykloturistiku, který by kromě průvodcovství zahrnoval také zdravotní minimum, servis kol, pravidla pro sestavení výletů a programů na míru, orientační schopnosti, apod. Vyškolení cykloprůvodci by tuto činnost mohli provádět jako zaměstnanci úřadu či infocentra, nebo jako vlastní živnost, popřípadě jako zaměstnanci cestovních kanceláří a agentur, destinačních společností nebo privátních ubytovacích zařízení.

## Weby a literatura

- [www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/terenni-cyklistika/](http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/terenni-cyklistika/)
- [www.ceskojede.cz/rubriky/verejna-doprava-a-cyklistika/](http://www.ceskojede.cz/rubriky/verejna-doprava-a-cyklistika/)
- [www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/](http://www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/)

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 3.4.3. TERÉNNÍ CYKLISTIKA
- Oblast 3.4. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cykloturistiky je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokference.cz](http://www.cyklokference.cz).

40 lekcí cyklo dopravy připravil kolektiv autorů pod vedením národního cyklokoordinátora ČR Jaroslava Martinka.

### Členové autorského týmu:

- Jaroslav MARTINEK, národní cyklokoordinátor ČR, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Tomáš CACH, urbanista a projektant
- Zbyněk SPERAT, výzkumný pracovník a dopravní projektant, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Květoslav SYROVÝ, dopravní projektant
- Jitka VRTALOVÁ, marketing cyklistické dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Radka ŽÁKOVÁ, marketing cyklistické dopravy, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Inspirací pro Cyklistickou akademii je německý výukový program, který vypracoval a realizuje v německých podmínkách DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik, tedy Německý institut pro urbanismus) na základě pověření od Spolkové vlády Německa. Při tvorbě autoři využili také závěry projektu Mobile2020, především souhrnné příručky Cyklo dopravní enCYKLOpedie vydané v závěru roku 2013. Poděkování patří především těmto osobám, které svými konzultacemi a vědomostmi přispěly k vydání tohoto výukového materiálu:

- Prof. Gerd-Axel AHRENS, Technická univerzita v Drážďanech,
- Asociace výrobců a dovozců jízdních kol a velomateriálu (odborný garant lekce 27 - Elektrokola),
- Ute KABITZKE, Technická univerzita v Drážďanech,
- Daniel MOUREK, Nadace Partnerství, Evropská cyklistická federace (odborný garant lekce 27 - Elektrokola),
- Tomáš ŘEHÁČEK, manažer projektu Mobile2020 v České republice,
- Jan SCHUBERT, Technická univerzita v Drážďanech,
- Jorg THIEMANN-LINDEN, Německý institut pro urbanismus (DIFU).

## O CYKLISTICKÉ AKADEMII

Cyklistická akademie je systematický výukový program vytvořený s cílem vychovat odborníky, kteří budou do života českých měst zavádět principy udržitelné mobility. Cyklistická akademie je kombinací klasických seminářů, soutěže „Hlavní město cyklistů“ a osobních konzultací ve městech. Společným cílem všech jejích aktivit je podpořit města, aby vypracovala svůj vlastní strategický dokument a akční plán.

Cyklistická doprava je důležitou součástí koalice udržitelné dopravy (společně s veřejnou a pěší dopravou). Její podpora nemusí nutně znamenat diskriminaci ostatních druhů dopravy, spíše jde o jejich zrovnoprávnění. Cílem Cyklistické akademie je naučit se integrovanému plánování, které uspoří náklady a které má pozitivní vliv nejen na celkovou dopravní obsluhu území, ale také na celkové prostředí ve městech.

Pro tento integrovaný přístup je nezbytné vychovat odborníky s mezioborovým přesahem nutným pro efektivní spolupráci. K tomu směřuje i program Cyklistické akademie, jež byla definována v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013–2020.

## Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Národní cyklostrategie je vládní dokument, který na národní úrovni řeší rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky s vazbami na jednotlivá odvětví a také její koordinaci na všech úrovních (obce a města, kraje, stát).

Platnou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 (zkráceně Cyklostrategie 2013) schválila dne 22. května 2013 vláda České republiky usnesením číslo 382.

## 40 lekcí cyklo dopravy pro odborníky

**Vydalo:** Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty v rámci projektu Central MeetBike

**Text** © Jaroslav MARTINEK, Tomáš CACH, Zbyněk SPERAT, Květoslav SYROVÝ, Jitka VRTALOVÁ, Radka ŽÁKOVÁ

**Foto** © Tomáš CACH, Jiří JUŘÍK, Jaroslav MARTINEK, Květoslav SYROVÝ, Petr VÍT, Jitka VRTALOVÁ, Radka ŽÁKOVÁ, archiv Citybikes, archiv Nadace Partnerství, archiv města Mnichova, archiv města Pardubic

**Editoři** © Jaroslav MARTINEK, Jitka VRTALOVÁ, Radka ŽÁKOVÁ

**Sazba a tisk:** Know Limits a STUDIO VIRTUALIS

E-verze je ke stažení na [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz)

vyšlo v prosinci 2013

1. vydání

ISBN: 978-80-86502-65-6

Jakékoliv užití obsahu včetně převzetí, šíření či dalšího zpřístupňování textů a fotografií je dovoleno pouze se svolením autorů publikace a s uvedením zdroje.



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

Projekt Central MeetBike (3CE343P2) je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován ERDF. Projekt Central MeetBike je společným dílem česko-německo-polsko-slovenského partnerství.

Zkušenosti z německých měst mají být aplikovány v partnerských státech a jejich vybraných pilotních městech. Za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., a města Pardubice a Uher-ské Hradiště, za Slovensko Výzkumný ústav dopravní v Žilině a města Žilina a Prešov, za Polsko nezisková organizace PUMA a města Tczew a Gdaňsk a za Německo Technická universita v Drážďanech a města Lipsko a Dráždany.

.....

Další informace  
jsou ke stažení na:

- [www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz)
  - [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz)
  - [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz)
  - [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz)
- .....