

1. Nástroj k podpoře cyklistiky ve městech – BYPAD+

Odpovědnost za rozvoj a také za regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Součástí regulace je systematická podpora druhů dopravy, vedoucí k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí, a směřující k posílení druhů dopravy s nižšími specifickými emisemi a nižším rizikem nehodovosti. Kromě preference hromadné osobní dopravy se pak jedná o podporu cyklistiky a chůze. K podpoře lze využít Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a evropskou metodu auditu cyklistické politiky BYPAD+;

1.1. Obecně o projektu BYPAD+

BYPAD je nástrojem pro vyhodnocení a zlepšení místní cyklistické politiky. Projekt vznikl v rámci evropského programu EU-SAVE, kdy v letech 1999-2001 probíhala jeho první fáze realizovaná v následujících sedmi městech: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara a Grenoble. Aktuální projekt BYPAD+ navazuje na zmíněný BYPAD s cílem rozšířit tuto metodu v Evropě, a tím napomoci zkvalitnění místní cyklistické politiky v evropských městech. BYPADu+ se účastní 42 měst z 15 evropských zemí. Projekt BYPAD+ byl přijat pod číslem 75 v rámci grantového programu SAVE pro rok 2002 DG TREN (Generální ředitelství pro dopravu a energii Evropské komise). Audit cyklistické politiky v těchto městech je veden školenými konzultanty, kteří jsou zároveň národními koordinátory těchto auditů. Konzultantem pro Českou republiku je Centrum dopravního výzkumu (CDV) a tento program pilotně realizuje zatím v pěti českých městech: České Budějovice, Pardubice, Olomouc a Ostrava. Další město, které se pravděpodobně připojí k tomuto projektu bude město Plzeň.

BYPAD znamená **Bi**cYcle **P**olicy **Au**Dit. Jedná se o Evropský výzkumný úkol v rámci programu SAVE II při DG TREN (Generální ředitelství pro dopravu a energii Evropské komise)

Myšlenka úplné kvality v oblasti řízení dopravní politiky existuje ve světě obchodu už po desítku let. Tímto způsobem vznikají různé modely kvalitativního řízení: ISO-9000, EFQM, ... Touto cestou se dopravní společnosti snaží uspokojit zákaznické potřeby, a to na základě špičkové organizace celého procesu dopravní politiky, nejen jejích výsledků.

Takto zákaznický orientovaný přístup je pro realizaci dopravní politiky velmi vhodný. Většina dopravců VHD již uplatňuje metody plně kvalitativního řízení se záměrem vylepšit standard vlastních služeb. Příkladem je využití evropské normy CEN prEN 13816, která definuje kvalitativní cíle a ukazatele pro posouzení a zkvalitnění systému VHD.

Obdobné systémy jsou již využívány i pro vylepšení vysoce kvalitních řídicích systémů. Projekt BYPAD, který proběhl v letech 1999-2001, vyvinul nástroj pro vysoce kvalitní management místní politiky cyklistické dopravy. U jednotlivých měst probíhá touto formou screening celého systému politiky a v následné fázi i monitoring výsledků. Metoda byla úspěšně vyzkoušena v 7 evropských městech¹.

Městům je třeba nabídnout kvalitní management pro místní cyklistickou politiku – BYPAD. Jedná se o kombinaci stávajících poznatků cyklistických opatření ve městě spolu s novým modelem auditu. Výchozím bodem pro model auditu podle BYPADu je vytvořit nástroj, který umožní samostatné provádění (vlastní) diagnózy v oblasti cyklistické politiky. Ukazuje se totiž, že užívání jednoduché vyhodnocovací stupnice na specifické téma, např. „Máte dobrou cyklistickou politiku?“ nebo „Zlepšuje se cyklistická politika ve vašem městě?“, nepřináší dostatečné informace a nelze na nich postavit solidní diagnózu, natož stanovit program pro vylepšení politiky.

¹ Birmingham, Ferrara, Gent, Graz, Grenoble, Troisdorf, Zwolle.

Audit neřeší pouze současný stav politiky cyklistické dopravy, ale dívá se i do minulých období a srovnává tendence městské politiky ve více rovinách (ve vztahu k cyklistické dopravě), spolu s detailní analýzou současného stavu je možno potom předpokládat možný vývoj do budoucna a předejít některým skutečnostem a zavést systematické plánování vyšší úrovně.

1.2. Data a posuzovací proces projektu BYPAD+

Praktické vstupy jsou v první fázi zaměřeny na zmapování konkrétních opatření, aktuálních projektů a aktivit. Další datový vklad je doplněn pomocí souboru třicetipěti otázek a dalších charakteristik podle sledovaných modulů. Informace z jednotlivých modulů jsou hodnoceny také v souvislosti celého vývoje – dle vývojového žebříčku.

Podle vývojového žebříčku se hodnotí následující bloky:

§ PLÁNOVÁNÍ

- 1. Uživatelské skupiny
- 2. Vedení
- 3. Politika na papíře
- 4. Finance a zaměstnanci

§ AKTIVITY

- 5. Infrastruktura, bezpečnost, služby
- 6. Komunikace a osvěta
- 7. Doplnkové akce
- 8. Cílové skupiny a partnerství

§ VYHODNOCENÍ A DOPAD

- 9. Vyhodnocení a dopad

Pro každý modul byl vyvinut dotazník, tak, aby v něm byla zahrnuta nejrůznější hlediska cyklistické politiky. Podle odpovědí na předkládané otázky je následně každý modul umístěn na zvláštní vývojový stupeň. Tímto způsobem jsou rozlišovány čtyři vývojové stupně. Každý stupeň představuje další krok směrem k profesionalismu založeném na vysoké kvalitě organizace. Těchto čtyř stupňů bylo zvoleno vzhledem k tomu, že jsou běžně využívány ve vyhodnocovacích schématech (např. model EFQM). Schéma BYPADu si určuje specifickou definici každého stupně.

Toto rozlišení do stupňů také zdůrazňuje, že snaha o vylepšení kvality je vždy procesem. Vylepšení kvality představuje výstup po jednotlivých stupních. Město nebo obec nemůže ze dne na den přejít na stoprocentní úroveň (viz „Vývojový žebříček“).

Hodnocené roviny: Vývojový žebříček politiky

stupeň 4: **Synergický přístup**

↑

stupeň 3: **Integrovaný přístup**

↑

stupeň 2: **Izolovaný přístup**

↑

stupeň 1: **Ad hoc**

Obecně lze předpokládat, že vývoj cyklistické politiky přechází z vnitřního, ad hoc orientovaného a nepružného až do orientovaného, pružného a postupně zdokonalovaného. Stupeň č. 1 představuje minimální kvalitu a cíle. Pokud nejsou dosaženy dané aspekty 1. stupně, cyklistická politika neodpovídá ani minimální potřebě kvalitního vedení. Ve 3. stupni už je zřetelná silně profesionální úroveň a řídicí proces. Stupeň č. 4 pak vyniká ve všech modulech.

Umístění na určitý vývojový stupeň usnadňuje pohled na současnou situaci jako na referenční rámec a jako výchozí bod pro porovnávání jak uvnitř organizace, tak i mimo ni (benchmarking - srovnávací testy). Umístění na vývojovém stupni je také ukazatelem kvality a otevírá také výhled na zlepšovací strategie, zvláště na základě nápadů, které ožijí na následujícím stupni.

Do procesu vyhodnocování jsou zapojeni: kontrolor procesu, tvůrci dané politiky, zaměstnanci (pracovníci pro cyklistickou dopravu - úředníci, policisté...), uživatelské skupiny.

Názory všech tří stran jsou diskutovány kombinovaně mezi všemi stranami. Na základě předkládaných názorů kontrolor formuluje návrhy pro vylepšení kvality politiky cyklistické dopravy. Každý modul je pak hodnocen v jednotlivých rovinách jak jsou uvedeny v žebříčku vývoje. Pro vyhodnocení kvality cyklistické politiky nebo kvality každého modulu odděleně je nutná definice jednotlivých vývojových stupňů.

Na základě definice vývojových stupňů je nutné sestavit dotazník pro každý modul zvlášť. Tak například pro modul – Vedení – se zkoumá vliv tvůrců politiky (volení politikové) a vedoucích úředníků (civilních zaměstnanců) na kvalitu cyklistické politiky. Jak tyto vedoucí činitele inspirují a motivují cyklistickou politiku? Jsou schopni zastávat vedoucí pozici v cyklistické politice? Pod „Vedení“ spadají všechny osoby, které jsou odpovědné za řízení a vedení cyklistické politiky:

- § přímo politicky odpovědné osoby. Politikové, kteří jsou zapojeni do politiky mobility a oblastí, které mají význam pro cyklistiku (např. komunikace, prostorové plánování...)
- § vedoucí civilní pracovníci dotčených odborů (mobilita, městské plánování, komunikace, policie, životní prostředí...). Tyto osoby připravují politiku, která je následně přijata nebo odmítnuta politiky

Definice jednotlivých vývojových stupňů je pak následující:

Stupeň 1: Ad hoc

- § nikdo nebo žádné oddělení není odpovědné speciálně za cyklistickou politiku;
- § problémy cyklistů jsou řešeny nahodile;

Stupeň 2: Izolovaný přístup

- § máme pracovníka nebo celé oddělení zabývající se cyklistikou (izolovaně od dalších oddělení);
- § pracovník nebo oddělení má jen omezené pravomoci a vliv;

Stupeň 3: Integrovaný přístup

- § pracovník pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky je integrováno s oddělením mobility a dalšími odděleními
- § existuje aktivní koordinace činnosti s dalšími odděleními

Stupeň 4: Synergický přístup

- § pracovník pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky aktivně vytváří „meziměstskou síť“ pro výměnu zkušeností v cyklistické politice (horizontální)
- § vyšší úřady (autority) jsou zapojeny do cyklistické politiky (vertikální)
- § činnost pracovníka pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky je považován za nejlepší odborný model, provádí poradenství a odbornou přípravu cyklistické politiky

1.3. Přínosy a výstupy projektu BYPAD+

- § *výměna zkušeností mezi městy* v oblasti cyklistických auditů a benchmarkingových systémů;
- § *konkrétní pokyny* pro zkvalitnění místní politiky cyklistické dopravy;
- § *asistence odborných konzultantů* během realizace nástrojů BYPADu ve městě;
- § *distribuce výsledků a propagace* města;
- § *plán zkvalitnění cyklistické politiky (BYPAD quality plan)* stanoví cíle pro další léta;
- § *známka BYPAD / certifikát*; v závěru auditního procesu BYPAD město obdrží známku, která bude představovat ocenění kvality místní cyklistické politiky a také certifikát o absolvování auditu BYPAD, který je zároveň dokladem, že město aktivně usiluje o zdokonalení svojí cyklistické politiky;

- § *internetová stránka BYPADu*, představuje fórum pro města, která se zde mohou vzájemně učit ze svých zkušeností;
- § *regionální workshopy BYPAD*, fórum pro intenzivní výměnu zkušeností mezi auditovanými městy a zpráva shrnující zkušenosti z BYPADu pro ostatní města

Projekt je realizován ve spolupráci:

			
<p>Langzaam Verkeer J.P.Minckelersstraat 43A B-3000 Leuven Belgium Tel: +32-16-23 94 65 Fax: +32-16-29 02 10</p>	<p>European Cyclists' Federation c/o ADFC Grünenstrasse 8-9 28199 Bremen Germany Tel: +49 421 346 29 18 Fax: +49 421 346 29 50</p>	<p>Austrian Mobility Research Schönaugasse 8a A-8010 Graz Austria Tel: +43-316-810 45 113 Fax: +43-316-810 45 175</p>	<p>velo:consult Asylstrasse 66 CH-8708 Maennedorf Switzerland Tel. +41-1-790 18-60 Fax: +41-1-790 18-62</p>



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 1 – Uživatelské potřeby
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	ÚVODEM	1
2	ZAPOJOVÁNÍ VEŘEJNOSTI DO ROZHODOVÁNÍ	1
2.1	Veřejné slyšení (popis techniky)	1
2.2	Techniky účasti veřejnosti.....	2
3	ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI V OBLASTI CYKLISTIKÉ POLITIKY.....	7
4	ZAJÍMAVÉ PŘÍKLADY Z ČESKÉ REPUBLIKY.....	8
4.1	Anketa ve věci zřízení cyklotramvaje - Ostrava.....	8
4.2	Zjišťování uživatelských potřeb v Olomouci	10
4.3	Alternativní zjišťování uživatelských potřeb – Ústí nad Labem:.....	10
4.4	Zjišťování uživatelských potřeb - další inspirace z projektu BYPAD: ...	10
4.5	Zpřístupnění dat o uživatelských potřebách – Belgické město Gent.....	10
4.6	Zpřístupnění dat o uživatelských potřebách – město Olomouc.....	11
4.7	Zapojení uživatelských skupin – město Gent a Olomouc	15

1 ÚVODEM

Modul "Uživatelské potřeby" zkoumá do jaké hloubky cyklistická politika naplňuje skutečné potřeby různých uživatelských skupin. Zkoumá nakolik jsou specifické potřeby zjišťovány a evidovány a jak jsou uživatelé do celého procesu zapojováni.

Následující kvalitativní kritéria jsou přezkoumávána v modulu "Uživatelské skupiny":

1. **Zjišťování uživatelských potřeb**, t.j. jak jsou realizovány průzkumy mezi (potenciálními) cílovými uživateli.
2. **Zpřístupnění dat o uživatelských potřebách**, tj. jak jsou data strukturována, zda jsou pravidelně aktualizována a vyhodnocována.
3. **Zapojení uživatelských skupin**, tj. zda existuje pravidelný dialog na téma uživatelských potřeb mezi úředníky, politiky, externími odborníky a uživatelskými skupinami a zda jsou uživatelské skupiny zapojeny už od začátku vytváření politiky.

Vzhledem k tomu, že na práci s veřejností si teprve pomalu zvykáme, tak v první části se budeme snažit představit základní principy práce s veřejností. Ve druhé pak bude představeny některé příklady v oblasti cyklistické dopravy.

2 ZAPOJOVÁNÍ VEŘEJNOSTI DO ROZHODOVÁNÍ

- § Zapojování veřejnosti přispívá k předcházení možných budoucích konfliktů tím, že do rozhodnutí promítá širší spektrum názorů. Z toho vyplývá zlevnění a zrychlení realizace rozhodnutí, protože se snižuje pravděpodobnost opakovaného rozhodování o stejném problému.
- § Zapojování veřejnosti dává politikům větší jistotu při rozhodování tím, že se politik může opřít o názory mnohem širší vrstvy občanů. Z toho vyplývá větší politická síla rozhodnutí a jeho větší přijatelnost nejširší veřejností.
- § Zapojování veřejnosti pomáhá politikům s rozhodnutím tím, že přináší nové pohledy a nová řešení daného problému.
- § Účinné zapojení veřejnosti znamená:
 - srozumitelné podání informací,
 - vytvoření prostoru pro názory občanů,
 - pomoc občanům při formulaci jejich názorů,
 - zapracování získaných názorů.

2.1 VEŘEJNÉ SLYŠENÍ (POPIS TECHNIKY)

Veřejné slyšení je jednou ze základních technik účasti veřejnosti. Tato technika však v sobě skrývá mnoho úskalí. I jediné špatně vedené veřejné slyšení může způsobit pro budoucí účast veřejnosti na strategickém plánování mnoho škod. Účastníci by měli mít pocit, že jejich energie vložená do veřejného slyšení nebyla marnou investicí.

Základní principy:

- § Předem vymezit jasně definovatelné téma, o kterém je možné vést diskusi. K tomu směřovat přípravu slyšení/materiálů.
- § Termín stanovit a zveřejnit dostatečně včas (1 měsíc předem)
- § Téma sdělit účastníkům na počátku diskuse (pokud jsou očekávání příliš velká vzniká frustrace a posiluje se nekonstruktivnost vstupu veřejnosti).
- § Umožnit maximálnímu počtu lidí sdělit svoje stanovisko.
- § Klást důraz na práci v pracovních skupinách, diskuse je konstruktivní.

- § Veškeré vstupy veřejnosti viditelně zaznamenávat.

Forma veřejného slyšení:

- § Předem zveřejnit program.
- § Vždy zajistit přítomnost profesionálního a nezávislého moderátora.
- § Na počátku velmi stručně představit základní informace o procesu zpracování a obsahu dokumentu.
- § Pokud je to možné, rozdělit přítomné do pracovních skupin např. podle problémových okruhů, některé pracovní skupiny se však mohou věnovat i stejným tématům.
- § V každé skupině zajistit facilitátora a zástupce zpracovatele.
- § Před jednáním pracovní skupiny představit další informace relevantní problémovému okruhu.
- § Rozdat srozumitelné a stručné podklady k problémovému okruhu.
- § Snažit se o různorodost účastníků v pracovních skupinách.
- § Zajistit, aby se pracovní skupiny navzájem nerušily.
- § Vyzvat účastníky také k podávání písemných připomínek, lhůta nejméně 14 dní.

Podkladové materiály:

- § Stručné a srozumitelné.
- § Podávají základní informace o problémovém okruhu.
- § Pracovní materiály jsou stejné pro účastníky a pro vedoucí skupin (vedoucí, nebo zpracovatel by neměl argumentovat nebo prezentovat materiál, který nemají účastníci k dispozici).
- § Podkladové materiály k projednání zveřejněny alespoň 14 dní předem.

Základní nebezpečí - návrh řešení:

- § Malá účast - dostatečná a včasná rozesílka pozvánek (1 měsíc předem).
- § Málo času na projednání - klást důraz na práci v pracovních skupinách, její délku stanovit předem, oznámit jí a držet se jí, upozornit na jiné možnosti vstupu do procesu.
- § Nedostatečně zkušený facilitátor - zajistit profesionály.
- § Přijdou dobře zorganizované nátlakové skupiny s cílem slyšení rozvrátit - zkušený facilitátor, zkušená pořadatelská služba.

2.2 TECHNIKY ÚČASTI VEŘEJNOSTI

Je zodpovědností koordinátora zvolit takovou kombinaci technik, aby dosáhl cílů pro účast veřejnosti. Je samozřejmostí, že koordinátor zpracování si do svého týmu najme experta - konzultanta pro účast veřejnosti. Zde uvádíme pouze informativní seznam technik, z nichž je možné vybírat.

Technika	Popis a použití	Výhody	Nevýhody
1. Informování a vzdělávání			
Letáky / Brožury	Písemné materiály zajišťující základní informace. Péče musí být věnována zejména omezením při distribuci.	Má vysoký potenciál oslovit širokou skupinu obyvatel, nebo naopak může být směřována jen na určité cílové skupiny	Informace nemusí být vždy srozumitelné. Mohou být chápány jako obtěžování poštovních schránek.

Zpravodaje	Písemné materiály zajišťující informace, jejichž vydávání se může opakovat. Péče musí být věnována zejména omezením při distribuci.	Trvající kontakt, informace mohou být aktualizovány. Flexibilní forma informování, která může být měněna vzhledem k měnícím se potřebám publika. Možný potenciál pro zpětnou vazbu.	Ne každý bude skutečně číst takový zpravodaj.
Výstavy bez přítomnosti pracovníků	Výstavy nebo informační tabule vystavené na veřejných místech ze účelem rozšíření informací.	Lidé mohou navštívit výstavu v jim příhodném čase. Grafické prezentace, pokud jsou použity mohou lidem pomoci vizualizovat si navrhovaný záměr.	Informace mohou být pochopeny špatně nebo vůbec. Není zde přítomen žádný pracovník, aby odpovídal na otázky lidí. Není zajištěn sběr připomínek.
Reklamy / Inzeráty	Inzeráty umístěné v denním tisku za účelem oznámení záměru, data a místa veřejných projednání nebo jiných aktivit.	V závislosti na použitých periodikách je velký potenciál zasáhnout velké množství lidí.	Informaci dostanou pouze ti, kteří čtou použitý tisk. Takto může být rozšířeno pouze limitované množství informací.
Místní, regionální tisk	Článek publikovaný v místním/regionálním tisku za účelem rozšíření informací o navrhovaných aktivitách.	Potenciálně levná forma informování s dosahem na místní veřejnost.	Oběh může být omezen. Mohou se vyskytnout problémy s nedostatečnou kontrolou editora a špatnou interpretací některých informací novináři.
Televize a rádio	Použití televize nebo rozhlasu za účelem rozšíření informací.	TV a rozhlas mají potenciálně velký dosah. Lidé mohou být více ochotni získat informace z vysílání než číst letáky nebo brožury.	Samotné vysílání je pro kvalitní rozšíření nedostatečné. Musí být umožněny i jiné, rozsáhlejší a obsažnější zdroje informací k tématu. Poměrně nákladné.

2. Informování se zpětnou vazbou

<p>Interaktivní výstavy s přítomností pracovníka</p>	<p>Výstavy nebo informační tabule vystavené na veřejných místech, kde je přítomen specialista na problematiku, který podává doplňující informace, odpovídá na otázky a přijímá komentáře. Lze modifikovat a místo pracovníka umístit knihu připomínek.</p>	<p>Lidé mohou navštívit výstavu v jim příhodném čase. Grafické prezentace, pokud jsou použity, jim mohou pomoci vizualizovat si navrhovaný záměr. Může být dosaženo přímého osobního kontaktu. Lze zaměřit na konkrétní cílovou skupinu podle umístění výstavy.</p>	<p>Vyžaduje velké nasazení organizátora, časově velmi náročné. Může přitáhnout pozornost jen příznivců nebo odpůrců návrhu a nikoliv třetích stran, čemuž se lze do určité míry bránit vhodným umístěním výstavy.</p>
<p>Telefonní linka s přítomností pracovníka</p>	<p>Telefonní číslo umožňující občanům zavolat pro získání informací, klást otázky nebo sdělit připomínky. Lze modifikovat jako HOT LINE bez přítomnosti pracovníka pouze ke sběru připomínek.</p>	<p>Vhodná forma získávání připomínek od zainteresovaných stran. Neosobní, a proto snadnější pro lidi se zúčastnit a podat připomínky.</p>	<p>Diskuse po telefonu nemusí být tak kvalitní jako tvář tvář. Přítomný pracovník nemusí mít schopnosti nutné pro podávání odborných informací.</p>
<p>Internet</p>	<p>Web-stránka na Internet k zajištění informací a zároveň zpětné vazbě- sběru připomínek. Péče musí být věnována zejména aktualizování informací. Mohou být vyvinuty i více interaktivní formy zapojení jako on-line fóra a diskusní skupiny.</p>	<p>Oslovená veřejnost je potenciálně globální. Náklady jsou redukovány, protože nezahrnují tisk ani poštovné. Velmi vhodná metoda pro ty, kdo mají přístup k Internetu.</p>	<p>Ne všechny zainteresované skupiny budou mít přístup k Internetu, a proto musí být použity doplňující techniky rozšiřování informací.</p>
<p>Veřejná projednání</p>	<p>Setkání zainteresovaných nebo dotčených skupin, aby byly prezentovány a vyměněny informace a pohledy na návrh.</p>	<p>Jestliže je správně vedeno, může zajistit užitečný způsob setkání různých zainteresovaných skupin (stakeholders). Demonstruje otevřenost rozhodovatele k setkání s dalšími zainteresovanými skupinami.</p>	<p>Přestože se jeví jako jednoduchá technika, může být jednou z nejobtížnějších.</p>

<p>Sociologické průzkumy, interview, dotazníky</p>	<p>Zahrnuje v sobě velké spektrum technik na získání informací a názorů. Může být veden jako strukturovaný rozhovor tváří v tvář nebo telefonem, případně zaslán poštou.</p>	<p>Má potenciál získat připomínky od lidí, kteří by se nezúčastnili veřejného projednání nebo nezapojili prostřednictvím jiných technik. Dobře navržený průzkum nebo dotazník může získat velmi podrobné připomínky nebo identifikovat existující znalosti a pozice</p>	<p>Může mít velmi nízké procento odpovědí. Odpovědi nemusí být reprezentativní a mohou reflektovat jen momentální názory. Názory se mohou změnit. Příprava a vedení dobrého dotazníku může být velmi časově a finančně náročná</p>
3. Zapojení a konzultace			
<p>Workshopy, semináře, diskusní fóra</p>	<p>Setkání pro limitovaný počet účastníků, který může být použit k rozšíření podkladních informací, detailní diskusi nad tématy a řešení problémů. Modifikace na diskusní fóra spočívá ve větším počtu účastníků a je zaměřena spíše na vyjasnění pozic a testování reakce veřejnosti.</p>	<p>Může zajistit otevřenější výměnu myšlenek a vzájemné porozumění pozic. Užitečný pro projednávání komplexních technických témat. Umožňuje hlubší rozbor otázek. Může být zaměřeno na specifickou cílovou skupinu. Diskusní fóra rychle zjistí případnou reakci veřejnosti.</p>	<p>Aby byl maximálně efektivní, musí být počet účastníků velmi omezen, a proto je obtížné zajistit reprezentaci všech názorů.</p>
<p>Informační centrum spojené s připomínkováním (Open-House)</p>	<p>Zainteresované skupiny jsou vyzvány k návštěvě určeného místa. Umožňuje získat informace neformálním způsobem a podat připomínky. Může být kombinováno s výstavkou a knihou připomínek, případně dalšími technikami.</p>	<p>Velmi efektivní způsob informování veřejnosti a dalších zainteresovaných skupin. může být navštíveno v čase příhodném pro návštěvníky a umožňuje klást otázky zaměstnancům.</p>	<p>Příprava a vedení takového informačního centra může stát velké množství času a peněz.</p>
4. Spoluúčast při rozhodování			
<p>Občanská poradní skupina / komise</p>	<p>Malá skupina lidí reprezentujících specifické zájmy nebo</p>	<p>Může se zabývat určitými otázkami v detailech a jejich</p>	<p>Ne všechny zájmy mohou být reprezentovány.</p>

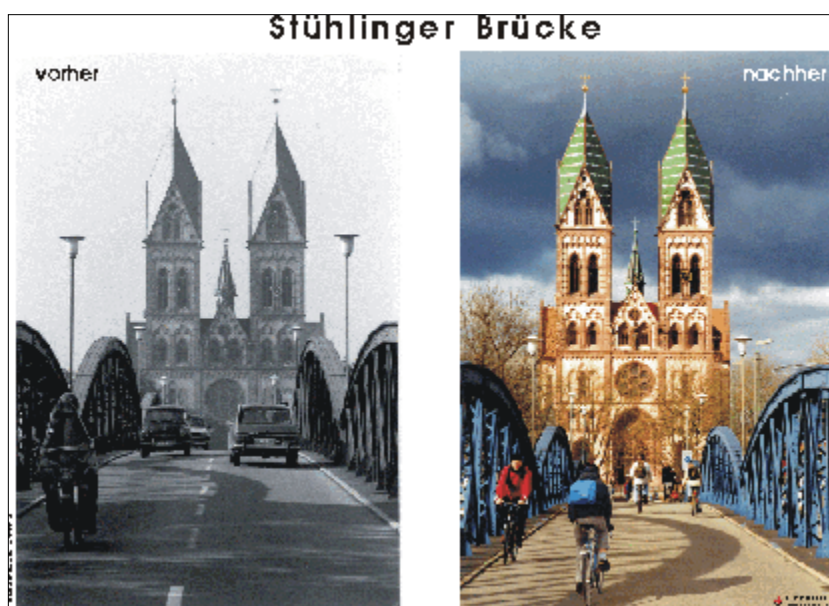
	setkává k diskusím nad návrhem a zajistí velmi kvalitní výstup pro rozhodovatele.	rozhodovací proces transparentním. Zdůrazňuje pocit důvěry.	závazek od účastníků. Dlouhodobý proces vyžaduje více zdrojů než jiné metody.
Planning for real (Reálné plánování)	Komunitní model je vyvinut k identifikování problémů	Umožňuje komunitě kontrolovat a připravit program jednání, umožňuje zapojení bez potřeby zvláštních verbálních nebo písemných schopností.	Komunita si musí být vědoma všech vnějších tlaků. Model musí mít přímou souvislost s realitou.
Občanské poroty	Skupina občanů je vybrána , aby s větší či menší autoritou posoudila určitou otázku. Jsou vyslyšáni svědci, podávány expertízy. Je vypracována zpráva, která zohledňuje i odlišné pozice.	Může projednat otázky relativně detailně a v relativně krátké době.	Nemusi být reprezentovány všechny názory. Omezený čas může způsobit , že nebudou členy poroty dostatečně posouzeny všechny získané informace.
5. Rozhodovací pravomoci veřejnosti			
Referendum	Technika nejvyššího zapojení veřejnosti, kdy je rozhodovací proces zcela svěřen veřejnosti.	Technika přímé demokracie, která činí rozhodnutí maximálně transparentním.	Velmi snadno manipulovatelné z hlediska formulování otázky. Velmi nákladné na čas a finance.

Bližší informace získáte na www.cpkp.cz, odkud také byly čerpány výše uvedené informace.

3 ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI V OBLASTI CYKLISTIKÉ POLITIKY

Jak již bylo naznačeno výše, v současné době se již žádný projekt ani strategie neobejde bez zapojení veřejnosti. Ne jinak je tomu i oblasti cyklistické politiky. Je třeba si totiž uvědomit, že když mluvíme o cyklistice, tak i ona může být konfliktní tématem. Na první pohled se totiž může zdát, že se v tomto modulu hovoří jen o zapojení veřejnosti ve smyslu,, kde se mají budovat stezky. Jenže veřejnost se skládá jak z cyklistů, tak i z těch, kteří na kolo nikdy nesejdou. V tomto kontextu je nutné zdůraznit, že každý člověk především chrání své právo. A tak v momentě, když chceme udělat stezku na místo parkování, nebo vést stezku parkem, je nutné vždy počítat i s ohlasy, které budou vždy hovořit v neprospekch cyklistiky.

Dokážete si představit, že by jste jeden ze strategických mostů, který zajišťuje propojení mezi obytnou zónou a centrem, zcela vyhradili jen pro cyklisty a chodce a vyloučili z něho jakoukoliv dopravu? Je zřejmé, že takové rozhodnutí vyžaduje nutnost projednání s veřejností a stejně nakonec vyžaduje politickou odvahu podpořit takové rozhodnutí proti zbytku nespokojenců.



Výše uvedený obrázek z Freiburgu dokladuje, že taková opatření je možné realizovat.

V tomto kontextu je možno ukázat další příklad ze stejného města, který se tentokrát týká pěší zóny. Ta zde vznikla v roce 1973 a to i přes původní značnou kritiku obchodníků obávajících se o tržby. Dnes je to oblast s nejvyšším obchodním obrátem, nejdražšími pozemky a nejvyššími nájmami (dostupnost je ovšem zajištěna tramvají). Obyvatelům je ale umožněno disponovat i vlastním vozidlem (jinak by hrozilo vylidnění).

4 ZAJÍMAVÉ PŘÍKLADY Z ČESKÉ REPUBLIKY

4.1 ANKETA VE VĚCI ZŘÍZENÍ CYKLOTRAMVAJE - OSTRAVA.

Statutární město Ostrava, Dopravní podnik Ostrava a.s. a koordinační skupina pro realizaci cyklystických tras při odboru dopravy Magistrátu města Ostravy připravilo zřízení cyklotramvaje. Jedná se o záměr provozovat pravidelnou rekreační dopravu speciálně upravenou tramvají se zabudovanými stojany na jízdní kola. Nástup a výstup cestujících s jízdními koly bude na vybraných zastávkách zpočátku na trase Vřesinská - Zátíší, v případě úspěchu zkušebního provozu na trase Dubina - ÚMOb Jih - Vřesinská - Zátíší a Hlučínská - Náměstí Republiky - Dům Energetiky - Vřesinská - Zátíší (jeden spoj denně na Hlavní nádraží místo na Hlučínskou). Alternativně se uvažuje i s variantou trasy do Martinova. S provozem se uvažuje zpočátku o sobotách, nedělích a svátcích, a to třikrát denně na obou trasách v obou směrech. Předběžné datum zahájení provozu je stanoveno na květen 2004.

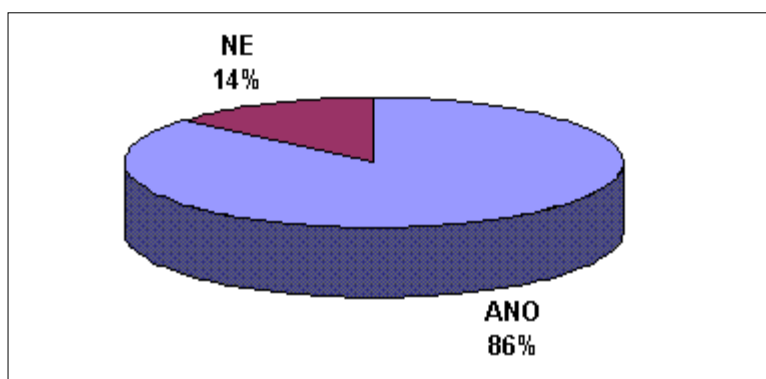
Občané byly osloveni prostřednictvím „Ostravské radnice“ a internetu. Zatímco přišel zpět pouze jeden vyplněný lístek, tak prostředním internetem se zapojilo do diskuse celkem 727 občanů. Výsledky byly předloženy radě města.

Anketa probíhala na internetových stránkách <http://www.dpo.cz/> od 5. 9. 2003 do 30. 9. 2003 dopravního podniku anketa, ve které měli obyvatelé Ostravy možnost sdělit, zda mají zájem tuto službu využívat a v jakém rozsahu. Výsledky průzkumu mohou být velmi inspirativní i pro další města obdobné velikosti. Výsledky naleznete v následujících tabulkách.

Na otázku "Mám zájem využívat cyklotramvaj" odpovědělo.

626 ANO

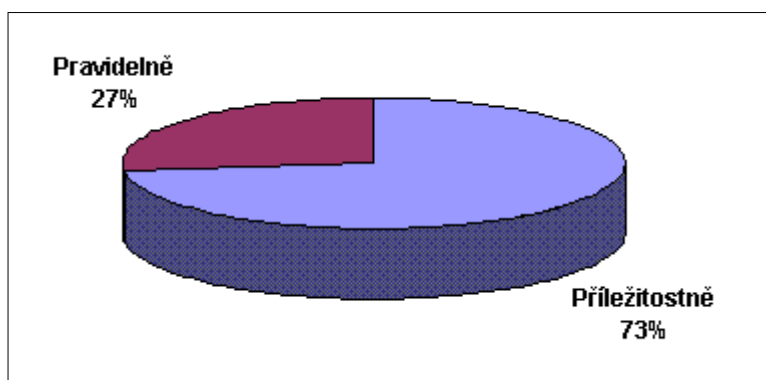
101 NE



Zda hodlají cyklotramvaj využívat pravidelně nebo příležitostně odpovědělo.

167 pravidelně

454 příležitostně



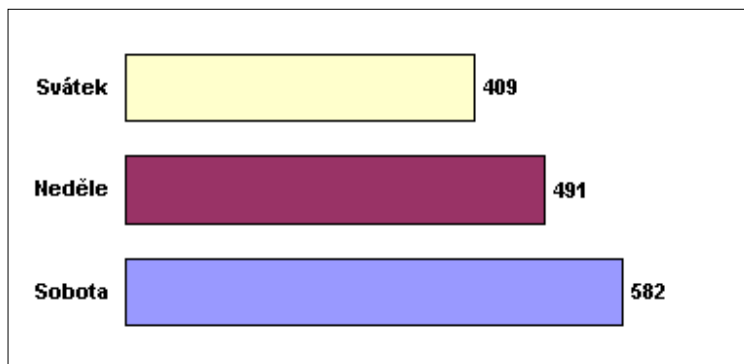
Jako předpokládaný den využití byl uveden:

582 x sobota

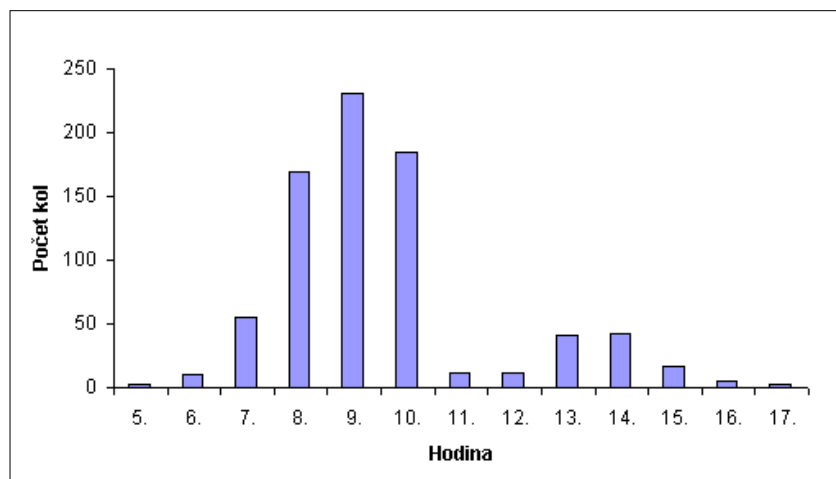
491 x neděle

409 x svátek

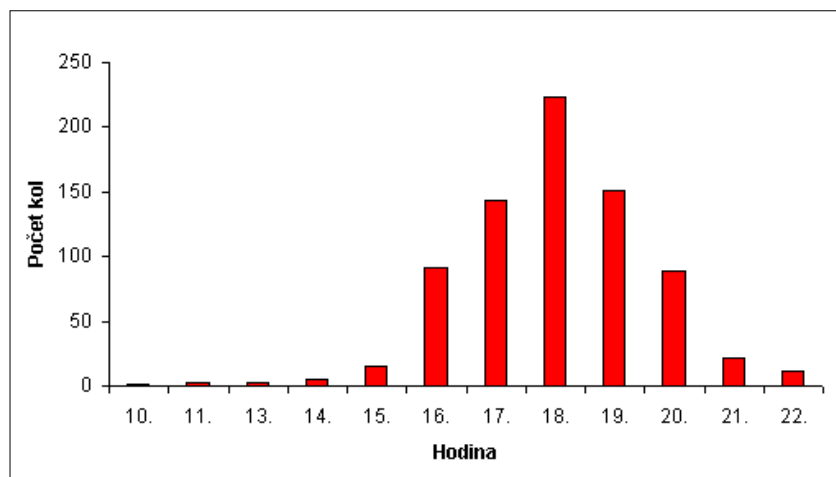
z jiných dnů v týdnu byl nejčastěji uveden celý týden (70 x) a pátek (66 x).



Předpokládané časy odjezdů při cestě tam:



Předpokládané časy odjezdů při cestě zpět:



4.2 ZJIŠŤOVÁNÍ UŽIVATELSKÝCH POTŘEB V OLOMOUCI

Zjišťování potřeb vychází jednak z průzkumů (nehodovost, sčítání cyklistů), ale rovněž z diskuse s občany, která se dá členit do těchto bodů:

- Jednak jsou informace získávány prostřednictvím KMČ (komisí místních částí) a to trojím způsobem:
 - Akce, které KMČ navrhnou do Registru investičních potřeb města.
 - Přímá spolupráce mezi KMČ a odborem koncepce a rozvoje. Příkladem může být KMČ Neředín, kdy na jejich žádost byla vybudována cyklostezka ke Glóbusu. Část prostředků šla přímo z rozpočtu KMČ.
 - V návaznosti na první setkání pracovní skupiny BYPAD započala detailní diskuse s veřejností prostřednictvím všech KMČ, které tak mohou přímo navrhovat své potřeby.
- Veřejnost se zájmem o cyklistiku je v Olomouci organizována prostřednictvím Olomouckých kolařů (OKO), jejíž zástupci jsou členy pracovní skupiny cyklistické politiky. OKO připravilo "Registr potřeb", který vznikl na základě projednání s veřejností v roce 2001. Ze strany OKO však často zaznívala námitka, že tento "Registr potřeb" není ze strany města akceptován. V současné době se však zdá, že přeci jen díky soustavným jednáním dochází k určité shodě.
- Jinak ale obecně platí, že občané berou stav jaký je. Necítí potřebu o této problematice komunikovat, nevyžadují zpětnou vazbu, ozvou se až v případě, pokud jsou nespokojeni.
- Další specifické průzkumy zaměřené na potřeby cílových skupin (např. školy) doposud neproběhly. Ty budou realizovány v rámci projektu Bezpečná cesta do školy.

4.3 ALTERNATIVNÍ ZJIŠŤOVÁNÍ UŽIVATELSKÝCH POTŘEB – ÚSTÍ NAD LABEM:

Z dalších měst je dobré uvést např. Ústí nad Labem, kde po vybudování 12 km cyklistické stezky si ověřovali, zda to byla dobrá investice a zda budou mít podporu veřejnosti i v dalších úsecích, které ale budou mnohem finančně náročnější. Zjistilo se, že investice do cyklistické stezky byla hodnocena veřejností jako stavba roku a dostali plnou podporu i pro další stavby (2 km za 30,0 mil.Kč).

4.4 ZJIŠŤOVÁNÍ UŽIVATELSKÝCH POTŘEB - DALŠÍ INSPIRACE Z PROJEKTU BYPAD:

- § Definování potřeb prostřednictvím setkání se zástupci uživatelů ze specificky zaměřených cílových skupin, např. se žáky a studenty dojíždějící na kole do školy, s lidmi, kteří dojíždějí do práce, kteří parkují svoje kola na železničních stanicích, se staršími cyklisty....
- § Spolupráce s učiteli, kteří nechávají svoje žáky vyplňovat dotazníky zacílené na jejich způsob dopravy do školy; data jsou školní tajemnicí /sekretářkou zanesena do internetové databáze a jsou dána k dispozici přímo městským dopravním projektantům.
- § Realizovat a vyhodnocovat experimenty, studie a pilotní projekty za účelem získání cenných informací o uživatelských potřebách ve specifických oblastech.

4.5 ZPŘÍSTUPNĚNÍ DAT O UŽIVATELSKÝCH POTŘEBÁCH – BELGICKÉ MĚSTO GENT

Je nutné zdůraznit, že všechna česká města jsou jistě v tomto bodě přesvědčena, že pro řešení návrhů a stížností existují pevná pravidla, že jsou uloženy v dobře strukturovaných databázích, na

druhé straně je ale pravdou to, že návrhů a stížností ve vztahu k cyklistice ze stran veřejnosti je relativně málo a tak město není tlačeno do tvorby zpracované databáze.

Pro pochopení dané situace je dobré uvést jako příklad belgické město Gent. Informace uživatelských skupin (stížnosti, otázky) jsou shromažďovány na centrálním místě /mobility management/. Informace jsou zaregistrovány v databázích a uživatelé dostávají odpověď na svůj dotaz. Od roku 1995 bylo posláno 20 221 dopisů na toto kontaktní místo. V posledním roce je velmi populární e-mail. Avšak i zde málo funguje propojení na jiné databáze a na jiná oddělení a proto jsou data nedostatečně používají pro ostatní aplikace.

4.6 ZPŘÍSTUPNĚNÍ DAT O UŽIVATELSKÝCH POTŘEBÁCH – MĚSTO OLOMOUC

informace o uživatelských potřebách jsou v Olomouci získávány z jednotlivých městských částí a od OKO, které je vyvěsilo na internet. Každá cyklotrasa má zpracován svůj registr opatření, které by se měly zrealizovat. Navíc každý rok OKO připraví jako člen pracovní cyklistické skupiny seznam opatření, která by se měla zrealizovat pro daný rok. Pracovní skupina pak tento návrh projednává a doporučuje Radě města Olomouce vybrané projekty. Nechceme ale situaci vykreslit v růžových barvách a tak chceme i ukázat, že i přes tlak OKO na realizaci některých opatření, se doposud některá nezrealizovala a to ať z důvodu nedostatečné legislativy či z ohledu na celkovou dopravní bezpečnost.

Příklad – Popis dvou návrhů vycházející z registru cyklistických potřeb, pořízeného ve spolupráci s Městem Olomouc v roce 1999 a aktualizovaného na jaře roku 2001. Při hodnocení naléhavosti návrhů se vycházelo z ankety, provedené na besedě s veřejností "Já mám kolo, kdo má víc" 14. března 2001, z výsledků průzkumu nehodovosti cyklistů v letech 1995-1999 a z výsledků sčítání cyklistů v letech 1999 a 2000.

Návrh č.1. Nájezd ze Sokolovské a Pasteurovy do křižovatky u Bristolu, pokračování po ulici Komenského a zpět

Stávající stav: cyklisté, vjíždějící do křižovatky u Bristolu od Gorazdova nám., se ocitají ve velmi nebezpečné situaci dvou pruhů na mostě, kde se každý příjíždějící automobil snaží zaujmout co nejnvýhodnější pozici. Nebezpečná situace se opakuje při rozjezdu, zejména pokud stojí odbočující pruh doleva (přednost protijedoucím vozidlům) a vozidla v průběžném pruhu se snaží projet v co největším počtu na zelenou. Nebezpečný je i samotný průjezd po Komenského a zabočení na Dobrovského.

Návrhy drobných úprav:

- § na mostě přes Moravu zavést společnou stezku pro cyklisty a chodce na pravé straně ve směru od Gorazdova náměstí
- § na tuto stezku zřídit nájezd v přímém směru z Pasteurovy a zprava ze Sokolovské (příjezd také ze sídliště Černá cesta a spojkou od ulice U Podjezdu)
- § zřízení nájezdu ze Sokolovské na stezku podél Moravy k pěší lávce na Lazce
- § označit jako společnou stezku pro cyklisty a chodce
- § v pokračování společný přejezd pro cyklisty a chodce přes ulici Na Letné a pak doleva přes Komenského
- § zřízení obousměrného pruhu pro cyklisty po levé straně Komenského směrem k hotelu Palác s úpravami přejezdů tak, aby bylo možné nekonfliktně pokračovat doleva na Nábřeží Přemyslovců a doprava parkem pod Dómem
- § úprava nájezdu z parku u křižovatky Dobrovského × Dlouhá
- § přejezd a přechod na protější stranu s možným pokračováním přes most pro pěší doprava a na klidnou komunikaci paralelní s Dobrovského doleva (po kterékoli straně Dobrovského - dle dopravního posouzení - společně s chodci)
- § společný přejezd pro chodce a cyklisty mezi ulicemi Hanáckého pluku a Kubíčkovou
- § V opačném směru při vjezdu do křižovatky u Bristolu umožnit také přejezd společně s chodci a pokračování po mostě společně s chodci na ulici kpt. Nálepky

Fotodokumentace:



Návrh, který byl již zrealizován: Dokončení úprav v okolí Velkomoravské

Stávající stav: v roce 2000 byly bezbariérově pro cyklisty upraveny křižovatky Schweitzerova xVelkomoravská a Rooseveltova xVelkomoravská. Kromě přejezdů těchto křižovatek existuje dále

návaznost na ulici Jakoubka ze Stříbra (z Rooseveltovy) a u obou křižovatek do sídliště. Chybí ale vyznačení trasy směrem k Baumaxu, chodník k Baumaxu je ve velmi špatném stavu, z "malé Rooseveltovy" a z "malé Schweitzerovy" chybí návaznost na jih, od křižovatky Schweitzerova xVelkomoravská chybí i návaznost na park (ulice "U botanické zahrady"). Cyklisté jsou tak nadále zčásti nuceni využívat Velkomoravskou (13 nehod - nebo jet po chodníku k Baumaxu nelegálně), Schweitzerovu (9 nehod), bezpečný přejezd křižovatky Schweitzerova xVelkomoravská končí nelegálně v chodníku (9 nehod), atraktivnost bezpečného přejezdu křižovatky Rooseveltova xVelkomoravská je zčásti snížena kvůli chybějící návaznosti na jih (7 nehod). Obě křižovatky nelze po bezpečných přejezdech přejet na kole na jednu zelenou, což naopak možné je při běžném přejezdu společně s auty.

Návrhy drobných úprav:

- § v návaznosti na přejezd podél bývalého Jotta zřídit bezbariérový nájezd do chodníku na Rožňavskou
- § vyznačit jako společnou stezku pro cyklisty a chodce až po Fischerovu ulici
- § v návaznosti na "malou Schweitzerovu" zřídit výjezd na Jeremiášovu
- § přejezd k budovanému objektu "Billa" a přejezd přes Schweitzerovu, pokud se bude budovat chodník.
- § Zřídit přejezd z "malé Rooseveltovy" k diskontu Sama a na Werichovu ulici.
- § Opravit nejproblematičtější úseky chodníku podél Velkomoravské k Baumaxu
- § okamžitě osadit značkou "Společná stezka pro cyklisty a chodce" alespoň v úseku za zastávkou u učiliště DS.
- § svolat jednání s majiteli pozemku při křižovatce Schweitzerova xVelkomoravská (Gemo) s cílem alespoň provizorního brzkého propojení výjezdu z křižovatky Schweitzerova xVelkomoravská na Tolstého ulici
- § tuto ulici vybavit dodatkovou tabulkou "Cyklisté v obou směrech"
- § chodník na jižní straně Polské od vyústění Tolstého k přechodu vyznačit jako společnou stezku pro cyklisty a chodce
- § zřídit společně s přechodem přejezd do ulice "U botanické zahrady"
- § zřídit minimální objezd zastávky u učiliště DS tak, aby mohla být celá trasa od křižovatky až k Baumaxu vyznačena jako legální průjezd pro cyklisty. V návaznosti na tuto trasu navázat na přejezd Holické spojkou do areálu kasáren Prokopa Holého
- § zřídit méně konfliktní průjezd z křižovatky Rooseveltova xVelkomoravská do "malé Rooseveltovy" podél zadní strany malých obchodů u Moravanky

Fotodokumentace:







4.7 ZAPOJENÍ UŽIVATELSKÝCH SKUPIN – MĚSTO GENT A OLOMOUC

Gent. Existuje zde stávající poradní skupina složená s reprezentantů různých odborů a různých politických stran. Externí odborníci jsou zváni do této skupiny, kde pak společně diskutují nad jednotlivými body cyklistické politiky. Tato skupina je rozhodující instrument týkající se dopravy a územního plánování. Tato skupina je složena pouze z profesionálních členů. Uživatelské skupiny zde nejsou zahrnuti. V této chvíli se hledá rovnováha mezi podporou z řad uživatelských skupin a zkušenosti odborníků. Avšak hlas uživatelů je velmi důležitý pro město. Proto musí město revidovat úlohu uživatelských skupin.

Olomouc. Je zde vytvořena poradní pracovní skupina, složená ze zástupců politiků, různých odborů magistrátu, odborného experta a zástupců olomoucké veřejnosti. Tato skupina jednak posuzuje jednotlivé návrhy k realizaci stezek a to ať již ze strany Komise městských částí, Olomouckých kolařů nebo jednotlivých odborů, ale také stále pracuje na aktualizaci cyklistické politiky.



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 2 – Vedení
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	<i>PŘÍPRAVA A REALIZACE CYKLISTICKÉ POLITIKY - GENT</i>	1
1.1	Česká praxe	1
1.2	Zahraniční příklad – belgické město Gent	1
2	<i>VLIV KLÍČOVÝCH OSOB NA POLITICKÝ PROCES VE VZTAHU K CYKLISTICE</i>	2
3	<i>INTERNÍ A EXTERNÍ ŘÍDÍCÍ PLATFORMY</i>	3
3.1	Standardní situace v České republice.....	3
3.2	Nestyd'me se za lobby	3

1 PŘÍPRAVA A REALIZACE CYKLISTICKÉ POLITIKY - GENT

Jedná se o nesmírně důležitý bod. Tento bod totiž konstatuje, kdo bude realizovat všechna navrhovaná opatření cyklistické politiky.

1.1 ČESKÁ PRAXE

V českých podmínkách zatím není příliš zvykem, že by na magistrátech či na úřadech byl úředník, který by měl na starosti cyklistiku. Většinou je realizace cyklistické politiky zajišťována automaticky v rámci běžné pracovní agendy pracovníků města podle náplně pracovní agendy jednotlivých odborů a to se zaměřením pouze na cyklistickou infrastrukturu. Z posuzovaných měst lze dát za příklad pouze dvě (Ostravu a Olomouc), které mírně překračují český průměr:

Ostrava:

Cyklistickou politikou se zabývá 1 zaměstnanec a to na cca 50%. Jeho odpovědností je koncepce, plánování, financování, koordinace výstavby i údržby cyklotras. spolupracuje s externím pracovníkem z DHV Ostrava, jehož práce tvoří dalších cca 50%.

Olomouc:

V současné době město nemá nikoho zaměřeného jen na cyklistiku, ale realizace cyklistické politiky je zajišťována automaticky v rámci běžné pracovní agendy pracovníků města podle schváleného strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy. Jedná se o tyto odbory:

- Odbor koncepce a rozvoje – plánování z hlediska strategie a koncepce; svolává a řídí pracovní skupinu cyklistické politiky
- Investiční odbor – zajištění projektové dokumentace a realizace
- Odbor dopravy – stavební povolení, správa majetku
- Odbor životního prostředí – spolupodílí se na osvětě
- Odbor vnějších vztahů - spolupodílí se na osvětě
- Odbor školství – spolupodílí se na osvětě

Jednotlivé odbory spolu spolupracují prostřednictvím pracovní cyklistické skupiny, kde je také zastoupen jeden radní, jeden zastupitel, uživatelé a externí pracovník z Centra dopravního výzkumu, který realizuje dílčí opatření cyklistického plánu. Nicméně je nutno dodat, že všichni pracovníci jsou především hodnoceni za jiné věci, než je realizace cyklistické politiky. Naopak většinou jsou přetíženi jinými věcmi a tak naplňování cyklistických opatření je realizováno především ze zájmu o danou problematiku.

1.2 ZAHRANIČNÍ PŘÍKLAD – BELGICKÉ MĚSTO GENT

Z výše uvedených důvodů je velmi důležité porovnat situaci s belgickým Gentem. Existuje zde cyklistické oddělení, které má tři osoby, které jsou součástí odboru mobility management (9 lidí) Cyklistické oddělení se skládá: 1 vedoucí, řeší zvláště technické záležitosti, 1 má na starosti komunikaci s veřejností a 1 má na starosti administrativu. Cyklistické oddělení je považováno za plnohodnotného partnera při rozhodování ohledně mobilních opatření. Dopravní opatření nemohou být zrealizována bez stanoviska tohoto oddělení. Jsou realizována pravidelná jednání s ostatními odbory. Cyklistické oddělení je aktivní v rovině výměně zkušeností. Město Gent s ostatními městy Společně s asociací Vlámských měst a úřadů založilo cyklistické forum (1997). Toto fórum je podporováno Belgickým oddělením ECF a sítí evropských cyklistických měst. Všechny stránky o cyklistické politice jsou diskutovány na tomto fóru. (Příkladem může být cyklistická doprava v jednosměrných ulicích). Tento klub se schází nejméně jednou ročně.

2 VLIV KLÍČOVÝCH OSOB NA POLITICKÝ PROCES VE VZTAHU K CYKLISTICE

Obecně:

V rámci tohoto bodu se zkoumá vliv tvůrců politiky (volení politikové) a vedoucích úředníků (civilních zaměstnanců) na kvalitu cyklistické politiky. Prošetřuje se, jak tito vedoucí činitelé inspirují a motivují druhé pro tvorbu cyklistické politiky. Pod „Vedení“ spadají všechny osoby, které jsou odpovědné za řízení a vedení cyklistické politiky:

- § přímo politicky odpovědné osoby. Politikové, kteří jsou zapojeni do politiky mobility a oblastí, které mají význam pro cyklistiku (např. komunikace, prostorové plánování...);
- § vedoucí civilní pracovníci dotčených odborů (mobilita, městské plánování, komunikace, policie, životní prostředí...). Tyto osoby připravují politiku, která je následně přijata nebo odmítnuta politiky.

Popis reality:

Každá politická strana a každý politik každého města vám dnes řekne: „Politické klima je již dlouhodobě příznivě nakloněno podpoře cyklistické dopravy. Cyklistika je jednou z priorit nejen v dopravní koncepci města, ale v rozvojové koncepci jako takové. Z toho plyne, že zájmy cyklistiky jsou vždy zohledněny v rámci dopravního plánování, na cyklistiku se nahlíží jako na rovnocenný druh dopravy a je systematicky vyvažována ve vztahu k dalším druhům.“

A v každém městě zase cyklistická veřejnost vám dnes řekne: „Politikové a úředníci podporují cyklistická opatření, pokud zrovna nejsou v sázce jiné zájmy. Cyklistika je stále považována za druhořadou oblast.“

Řešení:

Rozpor lze vysvětlit následovně. V současné době bývá již pravidlem, že cyklistika je vždy zohledněna při projednávání místní politiky jako celku a je zohledněna v rámci dopravního plánování. Potíž je v tom, že zatím se přesně neví do jaké hloubky má být zohledněna. Z toho pak plyne rozdílné hodnocení. Zatímco politik a úředník si může myslet, že v celkovém kontextu udělal pro cyklistiku více než maximum, tak uživatelé si mohou myslet pravý opak. Ve vztahu k dopravnímu plánování by bylo nutné udělat rozbor posledních akcí, aby bylo zřejmé, jaká je reálná situace.

A nebo můžeme si vybrat jedno město, kde tento rozpor není a celé město se celkem shodne na tom, že cyklistika je ve městě výrazně podporována. Tímto městem jsou Pardubice. Setkáváme se zde s odlišným přístupem k cyklistické dopravě, než je tomu v jiných městech ČR, kde je kolo vnímáno nejprve jako turistická záležitost a teprve poté jako potenciální dopravní prostředek. Projevuje se to rozsáhlou sítí vybudovaných cyklistických stezek, která je vidět na první pohled...

BYPAD dále ukázal, že Cyklostrategie není jen o infrastruktuře, ale především o změně myšlení ve vztahu k cyklistice a k celkovému postoji ke zdraví a životnímu prostředí. Za tím účelem je všeobecně nutné posílit oblast osvěty ve vztahu k zdraví a životnímu prostředí, včetně programu zaměřeného na školy.

3 INTERNÍ A EXTERNÍ ŘÍDÍCÍ PLATFORMY

3.1 STANDARDNÍ SITUACE V ČESKÉ REPUBLICCE

Ve většině českých městech existuje dopravní komise, která řeší dopravní problémy, ale není to platforma v tom smyslu, jak je formulováno v projektu BYPAD (nejsou zastoupeni úředníci ani politici z různých oblastí, je zaměřeno pouze úzce na dopravní problémy, členy - politiky jsou také především dopraváci). Kvalita činnosti této pracovní skupiny lze posuzovat dle toho, nakolik je cyklistické dopravě věnována pozornost jako integrální a rovnocenné součástí dopravního systému.

V některých městech pak fungují cyklistické skupiny:

- § V Ostravě je zavedena interní skupinka, která má členy z řad úředníků, a zabývá se otázkami cyklistické dopravy.
- § V Olomouci existuje širší pracovní cyklistická skupina, kde je zastoupen jeden radní, jeden zastupitel, úředníci zainteresovaných odborů a uživatelé. Je nutné ale zdůraznit, že zde nejsou řešeny otázky jiných druhů dopravy.

3.2 NESTYĎME SE ZA LOBBY

Tak jak již bylo naznačeno v předcházejících kapitolách, cyklistika nemá ve většině případů na různých ústláno. Jak politici, tak i úředníci potřebují výraznou podporu z řad veřejnosti. Možná i z tohoto důvodu Olomoučtí kolaři (OKO) připravili pro veřejnost návod, jak lze lobovat za cyklistiku. I to je jeden z regulérních způsobů, který může napomoci cyklistice.

Jak lobovat?

Angl. lobby = nátlaková resp. zájmová skupina, ovlivňující rozhodování poslanců. Tohle slovo má pejorativní nádech, protože nejčastěji a nejúčinněji za své zájmy lobují silné ekonomické skupiny, především při získávání veřejných zakázek, za které pak ze svých kapes zaplatíme víc, než kdyby fungovala rovná konkurence. Tímto způsobem lobování se zabývají dobře placení specialisté - často bývalí politici s kontakty, skrývající se obvykle pod fasádou poradenské nebo zprostředkovatelské firmy.

Lobování v podání občanských iniciativ a sdružení je mnohem méně profesionální, zato se odehrává veřejně a používá k ovlivnění poslanců výhradně argumenty. Pokud občanské sdružení lobuje za obecně přijatelné zájmy svých členů a činí tak otevřeně a slušnými prostředky, nemá se za co stydět. Neexistuje dokonalá společnost, ve které by osvícení politici přesně věděli, co mají pro své voliče udělat a iniciativně se tohoto úkolu ujímali. Kdo se neumí ozvat, nemůže ani v demokracii očekávat, že mu štěstí spadne darem do klína.

Jak tedy lobovat? Argumenty pro lobování shrnujeme jinde. Samotné argumenty ale nestačí, je také třeba vědět koho a jak s nimi oslovit. Abychom nedělali zbytečné chyby, neztráceli čas a kladli si realistické cíle, musíme nejdříve vědět něco o tom, jak funguje demokracie na úrovni obce. Obce a města jsou totiž téměř výhradně jedinými subjekty, které se cyklistickou infrastrukturou u nás zabývají. Jejich poslanci mají také k lidem zdaleka nejbližší a je nejsnazší se k nim dostat. Kromě znalostí těchto pravidel hry je důležitý i samotný způsob jednání s politiky. V případě úspěchu je pak nezbytné dokázat si udržet pozice a iniciativu a přiměřeně lobování rozvíjet.

Jak funguje demokracie na úrovni obce

Základem obecní demokracie jsou volby do tzv. obecního (městského) zastupitelstva. Poslanci v obci proto nejsou poslanci, ale členové zastupitelstva, resp. zastupitelé. Jsou voleni v obecních (komunálních) volbách jednou za čtyři roky. Předvolební čas a okamžik voleb jsou také obdobím, kdy jsou nejvíce zranitelní a ochotni naslouchat a slibovat. Výhodou je, že musejí mít trvalé bydliště v obci (městě), takže je snadnější je vyhledat a oslovit. Další výhody vyplývají i ze zákona č. 152/1994 Sb. O volbách do zastupitelstev v obcích, jeho plné znění lze i bez registrace prohlížet na serveru <http://www.komunal.cz/>, odkaz ve sloupci vlevo - "Zákony a právo". Hlavní výhody, které mohou občanská sdružení využít, lze shrnout takto:

- v obecních volbách se mohou snáze prosadit i jiné subjekty, než klasické politické strany. Je zde tedy širší konkurence (alespoň ve větších obcích) a je snazší vyvolat u etablovaných stran pocit ohrožení z toho, že by jim jiné subjekty např. právě důrazem na podporu cyklistické infrastruktury mohly sebrat hlasy.
- do zastupitelstva kandiduje méně lidí a všichni bydlí v obci, takže je technicky možné je obejít a dotazovat se jich přímo na jejich závazný postoj k podpoře cyklistické dopravy. Na základě výsledků tohoto dotazování pak lze v obci také snáze oslovit volič a poskytnout jim informaci o tom, koho volit pokud chtějí, aby obec byla přátelštější ke kolařům.
- v obecních volbách není nutné vybírat jen mezi stranami, volič může volit jednu z kandidátek (stran) a k ní ještě i jiné jednotlivé kandidáty z jiných kandidátek (stran), pokud důvěřuje jejich osobním slibům. Nemusí dokonce volit jmenovitě žádnou kandidátku (stranu) a může vybírat jednotlivce, o kterých ví, že budou kolařům nakloněni. Síla těchto preferenčních hlasů je přitom v obci velká a mohou leccos ovlivnit.

Volbami to nekončí, ale začíná. Zvolené zastupitelstvo je poté nejvyšším rozhodujícím orgánem obce, který především schvaluje každoroční rozpočet, takže rozhoduje o tom, na co budou použity obecní peníze (rozuměj naše peníze, které jsme zaplatili na daních). Volby jsou okamžikem, ve kterém je občan králem a politici poddanými. Bohužel po volbách se situace často velmi rychle mění, takže ovlivnění voleb ve prospěch kolařských zájmů je důležité, ale není samospasitelné. Není proto nejlepší začít s lobováním až v okamžiku voleb a po nich usnout na případných vavřínech předvolebních slibů. Fungování obcí se sice řídí zákonem č. 128/2000 Sb. O obcích (plné znění lze i bez registrace prohlížet na serveru <http://www.komunal.cz/>, odkaz ve sloupci vlevo - "Zákony a právo"), ale o plnění předvolebních slibů v něm nic nenajdete. Kromě dodržování zákonných předpisů se totiž fungování obce řídí především zákonitostmi politickými. Jejich pravidla nikde nenajdete, jsou velmi pružná a také do značné míry různá v různých obcích - závisí především na chování konkrétních místních politiků. Ve vyspělých demokraciích se tato tzv. politická kultura

tvořila velmi dlouho a je odpovídajícím způsobem kultivovaná. U nás jsme na to měli zatím málo času a konkurence, která je motorem vylepšování čehokoli, je v naší politické aréně slabá. Proto lze často slyšet větu, že politika je svinstvo. Přesto lze v této oblasti něčeho dosáhnout, ale nejde to přes noc a jsou potřeba minimálně tři věci - *vytrvalost, schopnost učit se z chyb a trocha té příslovečné hroší kůže*. Možná malujeme skutečnost na základě našich zkušeností z Olomouce příliš černými barvami a trochu se tím samozřejmě pouštíme na tenký led, protože ve Vaší obci to může být podstatně lepší, ale tím lépe, budete-li nakonec příjemně překvapeni. Zkusme si proto laicky a bez nároku na dokonalou objektivitu popsat, jak funguje obecní politika a jaká rizika z toho pro amatérské lobisty plynou.

Jak se mohou předvolební sliby vytratit. Předvolební sliby dává do svého programu konkrétní strana (kandidátka), obvykle však nikoli konkrétní lidé (kandidáti). Do zastupitelstva jsou pak zvoleni ale právě konkrétní lidé, kteří se někdy necítí obecným volebním programem své strany (kandidátky) zcela vázání. Obvykle to samozřejmě neřeknou přímo, ale pokud se v něm vyskytuje např. formulace *"...podpoříme stavbu dalších cyklistických stezek..."*, tak se k jejímu plnění dá přistoupit různě. Předně - volební program obsahuje spoustu jiných slibů, na všechny je potřeba peníze, takže je nikdy nelze všechny splnit, protože slibů je vždycky mnohem víc než peněz. Výmluva typu: *"...my bychom rádi, ale podívejte se, v jakém havarijním stavu je (doplněte cokoli)..."* je nejoblíbenější. U některých politiků, kteří jdou do voleb poprvé, může být i pravdivá. Nový člověk může skutečně v dobré víře slíbit, že podpoří určité dobré projekty, a pak může být zaskočen tím, že pokud město neopraví kanalizační sběrač, dostane mnohamilionovou pokutu apod. Nových politiků je ale u nás málo, většinou jde o protřelé matadory, kteří dobře vědí, že všechny sliby splnit nelze, ale čím více slibů, tím více hlasů... Pokud se přesto někdo s některým slibem důrazně připomíná, záleží na síle jeho hlasu. Je-li dostatečná, může uspět. Ale pozor - hodně záleží na tom, jak byl slib formulován. K jeho formálnímu splnění stačí např. postavení pár set metrů izolované stezky, která celkovou situaci nijak podstatně nezmění.

Další problém spočívá v praktickém fungování politiky a vládnutí v konkrétní obci. V malých obcích mají pouze zastupitelstvo a starostu. Ve větších obcích ale zastupitelstvo volí ještě radu města, někteří členové rady jsou zároveň zvoleni jako tzv. uvolnění funkcionáři (tj. jsou placeni po celé čtyři roky na plný úvazek) - patří k nim starosta (v tzv. statutárních městech primátor) a různý počet místostarostů (v tzv. statutárních městech náměstci primátora). Přestože hlavním voleným orgánem obce je zastupitelstvo, které má hlavní rozhodovací pravomoc, největší faktická moc se v obci soustřeďuje v rukách rady a zejména volených funkcionářů. Důvody tohoto jevu jsou ryze praktické - členové zastupitelstva nejsou na rozdíl od poslanců parlamentu za svou práci placeni, vykonávají dál své normální zaměstnání a za práci v obci nedostávají buď vůbec nic, nebo jen odměny např. za práci v některých komisích, ustavených zastupitelstvem nebo radou. Rodinu z toho ale neuživí, takže politiku dělají jako "brigádu", navíc s nejistým výsledkem. Jednou za dva až tři měsíce jdou na jednání zastupitelstva, kde jsou, zejména ve větších městech, zavaleni stohy písemností, která mají prostudovat a schválit k nim tzv. usnesení zastupitelstva.

Tyhle materiály předkládá zastupitelstvu právě rada. Teoreticky samozřejmě může zastupitelstvu podobný materiál s návrhem na usnesení předložit kterýkoli jeho člen, taková příprava ale stojí hodně času a proto se k takové aktivitě dokáží občas vybudit jen ti neaktivnější, a to vždy jen v určité omezené oblasti, o kterou se přímo zajímají a které rozumí. Radní se scházejí častěji a kromě schvalování materiálů, které se mají předložit zastupitelstvu, dělají některá rozhodnutí, ke kterým jsou zákonem nebo zastupitelstvem zmocněni. Rada se skládá z již výše zmíněných tzv. uvolněných členů (městem na plný úvazek placený starosta, příp. místostarostové) a dalších tzv.

neuvolněných členů. Neuvolnění členové také pracují v normálním zaměstnání (nebo i podnikají), ale za schůzování v radě dostávají obvykle již větší odměnu, která závisí na velikosti města. Tato odměna bohužel nic nemění na tom, že na práci v radě obvykle také nemají moc času a stohy materiálů, které musejí prostudovat, jsou ještě mnohem větší než u řadových členů zastupitelstva. Teď už je zřejmé, že největší prostor k realizaci svých plánů mají starosta a místostarostové. Nejen že jsou plně placeni městem, takže se mohou se politice plně věnovat, ale navíc mají přímo k dispozici úřednický aparát, kterému mohou zadávat úkoly při přípravě materiálů. Schváleno radou či zastupitelstvem může být jen to, co je připraveno. Pokud nejsou návrhy na konkrétní projekty cyklostezek připraveny a předloženy včas, nemohou na ně zbýt peníze. I když jsou připraveny včas, tak v konkurenci nemusejí uspět. Při troše "šikovnosti" je možné konkurenční materiály připravit tak, že vyvolávají dojem, že pokud nebudou schváleny peníze právě např. na rekonstrukci ulice v části města, kde bydlí starosta a kde má nejvíc voličů, dojde ke katastrofě nebyvalých rozměrů.

Vůle tzv. uvolněných funkcionářů připravit a prosazovat při jednání rady a zastupitelstva návrhy na podporu cyklistické infrastruktury je tedy pro úspěch klíčová. Abychom dokázali zvolit pro jednání s nimi dobrou taktiku, je třeba vědět, kde se berou. Volí je členové zastupitelstva, tedy členové stran a kandidátek, kteří uspěli ve volbách. Fakticky proto o rozložení sil při správě obce a při rozdělování obecních peněz rozhodují nejsilnější strany. Nikdo se obvykle o moc nechce dělit, proto nejčastěji nejsilnější strana hledá partnera nebo partnery, se kterými by při hlasování měla v zastupitelstvu většinu. S těmito partnery se dohodne právě o obsazení pozic placených funkcionářů a uzavře s nimi tzv. koaliční smlouvu. Ta partnery zavazuje především ke způsobu hlasování o rozdělení těchto křesel a někdy zčásti i o hlavních cílech koalice (rozuměj o vybraných volebních slibech, které chtějí všichni partneři v koalici skutečně realizovat). Obvykle ale tyto cíle v koaliční smlouvě nejsou a stávají se až obsahem tzv. programového prohlášení nově zvolené rady, na kterém se pracuje teprve po volbě této rady zastupitelstvem. Rada se volí současně s uvolněnými funkcionáři (ti jsou také zároveň členy rady) a její složení může být v některých obcích také dáno koaliční dohodou, nebo může být poměrné podle výsledků voleb, záleží na dohodě a zvyklostech v konkrétním zastupitelstvu. Fakticky to znamená, že hned od začátku fungování zastupitelstva po volbách mají šanci "vládnout" jen ty strany, které se stanou součástí koalice. Ostatní se ocitají v opozici a mohou pouze vznášet návrhy a dotazy na zastupitelstvu, příp. v radě v těch obcích, kde je rada složena na základě poměrných výsledků voleb. Pokud ale koalice nechce některý návrh schválit (chce, aby zůstaly peníze na její záměry), nemá opozice šanci. To může vést i k tomu, že když většina stran slibovala budování cyklistických stezek, ale do koalice se dostala jen jedna z nich, ostatní jsou v opozici, tak cyklostezky nemají šanci. Může se to bohužel stát i tehdy, když matematicky vychází, že 70 % voličů volilo strany, slibující cyklostezky. Na pořad pak přichází poslední nejkřídlenější výmluva - "...není politická vůle...". Fakticky to znamená, že ten, kdo by chtěl návrh na uvolnění peněz schválit v rámci koalice, na to nemá v koalici dost hlasů a kdyby se spojil v této věci s opozicí, tak by to u jeho partnerů vyvolalo velké pohoršení, které by ho v krajním případě mohlo stát i kus moci, postavení, funkce...

Nakonec se podívejme, na čem může ztroskotat i nejlepší vůle politiků tváří v tvář realitě. Úspěch se totiž nemusí, alespoň ne okamžitě, dostavit ani v případě, že všichni politici skutečně upřímně cyklostezky chtějí. Stavba cyklostezky vyžaduje, aby město v majetku nebo v dlouhodobém pronájmu pozemky, po kterých cyklostezka povede, a aby na stavbu získalo stavební povolení. Žijeme v právním státě, který se řídí zákony, se kterými nepohne ani když starosta bouchne desetkrát pěstí do stolu. Pokud stojí v cestě pozemek, který majitel nechce prodat, nikdo s ním nehne. Cyklostezka není dálnice, pro kterou lze pozemek vyvlastnit v obecném zájmu. Také se

může stát, že se majitele pozemku nedaří kontaktovat - pozemek může např. být předmětem dědického řízení, které se vleče kvůli odvolávání znesvářených stran několik let. Noční můrou investorů jsou také např. bývalá úzká políčka, která přetínají plánovanou trasu. Políček může být třeba deset a každé z nich mohlo zdědit 8 vnučat do ideálního spoluvlastnictví. Každé z vnučat může bydlet v jiném koutě republiky (i mimo ni) a k podpisu kupní smlouvy na každý kousek stezky musejí podepsat všichni spoluvlastníci. Mimo jiné se musejí při této příležitosti dohodnout a přistoupit na městem navrženou cenu... Pokud se cyklostezka projektuje ve městě, není navíc splnit mnoho různých norem a vyhovět všem požadavkům orgánů státní správy, které se v průběhu územního a stavebního řízení k připravované stavbě vyjadřují. Takže to chce nejen vůli politiků, ale i dlouhodobou přípravu a vůli i všech ostatních zúčastněných.

Přesto lze rozhodování politiků lobováním ovlivnit a cyklostezky se staví. Pokud Vás předchozí výčet možných havárií zaskočil a odradil, pak vězte, že se málokdy vyskytnou všechny současně. Vypočítali jsme je všechny proto, abychom Vás na jejich zdolávání co nejlépe připravili. V následující části najdete rady, jak si při lobování konkrétně počínat. Většina z nich vychází právě ze znalosti možných zádrhelů a snaží se jim účinně předcházet alespoň v té míře, která je v lidských silách.

Jak jednat s politiky

Nejprve několik obecných doporučení, které vycházejí z možných problémů, popsanych v předchozí kapitole:

- oslovovat ne pouze jednu politickou stranu, ale všechny, které jsou do zastupitelstva zvoleny (prostřednictvím kanceláří těchto stran nebo politických klubů v zastupitelstvu). Pokud bychom se omezili jen na jednu, by' k cyklistům vstřícnou stranu, může se právě tahle strana dostat do opozice a být z dalšího rozhodování vyřazena. Ostatní politici nás navíc pak od té chvíle budou už navěky považovat za jednostranné příznivce této strany a tím za své protivníky
- oslovovat nejen politické strany, ale také všechny jednotlivé členy zastupitelstva (nejprve dopisem na jejich domácí adresy - dostanou dopis zvláš', nikoli ve stohu dopisů z podatelny na radnici, při posílání dopisu se pokud možno vyhnout termínu cca 14 dnů před jednáním zastupitelstva, protože v tu dobu budou zastupitelé nuceni prostudovat řadu dalších materiálů)
- zvláš' se zaměřit na tzv. uvolněné funkcionáře a snažit se dosáhnout toho, aby byla cyklistická doprava výslovně přidělena do jednoznačné kompetence jednoho z nich (tyto funkcionáře se snažit kontaktovat nejen písemně, ale snažit se domluvit si i osobní schůzku, být přitom vstřícný ohledně termínu, ale vytrvalý)
- v době předvolebních slibů se důsledně dotazovat, co konkrétně politik či strana slibují, přímo se ptát na objem prostředků, který by měl být vyčleněn, nebo počet kilometrů, které by měly být postaveny, nebo které konkrétní stavby by měly být realizovány, dále slib připomenout také tak, že např. spolek zašle dopis všem kandidátům konkrétní strany, která slib učinila, poděkuje jim za to, sdělí, že budete o slibu informovat své členy a příznivce, aby ho mohli vzít při volbách v potaz a zmínit, že se těšíte na další spolupráci po volbách, ve kterých konkrétním kandidátům popřejete hodně zdaru (poštovné lze ušetřit, pokud se zaměříme jen na prvních několik jmen na kandidátkách, která mají reálnou šanci na zvolení - záleží na počtu volených zastupitelů v obci a průměrném obvyklém volebním zisku strany, za kterou kandidují)

- nové zastupitele kontaktovat hned po volbách, představit své sdružení, připomenout sliby a tázat se na jejich konkrétní naplnění, zajímat se o program jednání zastupitelstva, dotazovat se, kdy bude problematika cyklistů zařazena na jednání, navrhopvat, zda byste mohli zastupitele sami seznámit veřejným vystoupením se svými představami, zajímat se o harmonogram přípravy rozpočtu obce na konkrétní rok a dotazovat se odboru radnice a komise rady (nebo komise zastupitelstva, záleží na konkrétním uspořádání v obci), které je připravují, zda počítají s penězi na cyklostezky, zda je můžete seznámit se svými požadavky a tak stále dokola

- všechny dopisy zakládat, vést stručný záznam o telefonických hovorech a podrobný záznam také o osobních jednáních (záznam po jednání nejlépe přepsat a zaslat politikovi s vysvětlením, že byste své členy rádi o průběhu jednání informovali a žádáte ho, zda by nebyl tak laskav a neprošel si záznam, zda jste se nedopustili nějaké nepřesnosti s tím, že pokud se např. do 14 dnů neozve, bude to považovat za souhlas a informujete své členy). Pokud nebudete schopni přesně připomenout výsledek posledního jednání a sliby, které byly učiněny, zjistíte, že začínáte stále znovu - politici mají často selektivní paměť a rychle vytěšňují vzpomínky na vše nepříjemné, včetně slibů

- často se telefonicky či písemně dotazovat na informace, které s problematikou souvisejí, včetně např. dotazů na celkový objem a druhy investic v dopravě obecně, abyste měli srovnání a mohli lépe zdůvodnit, proč považujete např. objem peněz na stezky za nedostačující (kromě toho, že se díky častým dotazům něco dozvíte, tak dosáhnete "aktivizace" zúčastněných politiků a úředníků, budou na Vaši věc častěji myslet a pokud by před Vámi chtěli něco "zatlouct" nebo dělat mrtvého brouka, bude to pro ně mnohem obtížnější)

- v případě konkrétního problému se nespokojit s tím, že problém existuje a brání např. v momentální realizaci konkrétní stezky - dotazovat se např. jak ho lze odstranit, co v tom bude uděláno, proč ho nelze odstranit, zda byste nemohli pro jeho odstranění nějak pomoci, pokud je např. zmíněno, že Dopravní inspektorát Policie ČR se konkrétnímu řešení brání, tak se s nimi spojit a dotazovat se v čem je problém - často se může ukázat, že by s tím policisté souhlasili za určitých podmínek, ale úředníci či politici jsou často zvyklí jít cestou nejmenšího odporu - jakmile se mají na koho vymluvit, tak se vymluví. Opět to nemusí být zlá vůle, ale pokud jsou přetíženi jinými úkoly, tak se logicky více věnují těm oblastem, kde to jde hladce a můžou rychle dosáhnout hmatatelných výsledků. Častou hlavní silou lobingu je právě to, že pokud se lobující skupina se svými požadavky stále připomíná, může být cestou menšího odporu právě překonání překážek, kterými se dosáhne kýženého odbourání opakujících se telefonátů, dopisů a osobních jednání s nespokojenými lobisty.

Nakonec ještě trochu obecných rad, které je snadno dávat, ale hůře dodržovat. Navíc nemají vždy obecnou platnost a použitelnost. Přesto se pokusme je formulovat. Lobisté se pohybují vždy na delikátní hranici mezi oprávněným prosazováním legitimních zájmů své skupiny a nepřipustným nátlakem, kterým si vynucují pro svoji zájmovou skupinu nepřiměřené výhody na úkor ostatních. Proto neškodí při formulaci každého požadavku připomenout, že nám nejde o přehnané výhody - pouze chceme cyklistům trochu ulehčit v hustém a nebezpečném automobilovém provozu, chceme tedy alespoň zčásti odstranit ztížené podmínky, kterým jsou vystaveni. Vzhledem k výhodnosti cyklistické dopravy pro město to není vůbec přehnaný požadavek. Konkrétní objem požadovaných prostředků je opět dobré srovnávat s výdaji stejného města na jiné druhy dopravy. Pokud přesto politici volí opatrnou "zdržovací taktiku", kdy realizaci větší části

požadavků stále odkládají, je vhodné předtím, než se přistoupí k výraznějším nátlakovým akcím, ještě jednou poukázat na to, jakých výsledků lze tímto tempem dosáhnout např. za 10 let, a přesvědčivě ukázat na konkrétních příkladech, že je toto tempo nedostatečné (např. dojde-li ve městě za 10 let k 600 nehodám cyklistů a město svým tempem vybuduje jen 5% potřebné délky cyklostezek...). Přitom je vždy vhodné zdůraznit, že nechcete přesně určovat rozsah investic, ty samozřejmě musejí být v souladu s finančními i technickými možnostmi města, jen když se podíváme na jiné oblasti, vydávají se v nich podstatně větší prostředky... (dosadte místně vhodné argumenty).

Když se přes všechna předchozí jednání s trpělivou a věcnou argumentací rozhodneme uchýlit k nátlakové akci, je potřeba ji dobře připravit, aby nebyla bagatelizována, a také ji umět na základě předchozího vývoje dobře zdůvodnit. Před jejím vlastním svoláním je dobré zvážit, zda nedat politikům ještě jednu šanci a informovat je např. o tom, že Vaši členové nejsou spokojeni s Vašimi výsledky při vyjednávání, takže se k nátlakové akci se schyluje. Při tomto typu vyjednávání se ovšem vždy pohybujeme na velmi tenkém ledě a bez znalosti osobních vlastností konkrétních místních politiků stojí každá obecná rada na vodě. Na každého totiž platí něco jiného a jednou vykopaná válečná sekyra se u některých osobnostních typů těžko zakopává. Je lepší, dokážeme-li např. politiky přimět k tomu, aby se zúčastnili některých akcí spolku, na které chodí hodně členů i veřejnosti a na kterých vládne přátelská atmosféra. To je ten nejlepší způsob jak je nenásilně přivést na myšlenku, že když Vám vyhoví a dokážou takové vstřícné jednání na veřejnosti patřičně "prodat", bude to pro ně velmi výhodné. Samozřejmě až na výjimky dané opět specifickými místními podmínkami zase není dobré příliš se s politiky osobně spřátelit. Osobní přátelství s konkrétním politikem Vás vždy - a' chcete nebo nechcete - obleče do konkrétního politického dresu, který už těžko svléknete.

Jak udržet a rozvíjet své pozice

Při dobré taktice a troše štěstí lze obvykle již samotným faktem založení spolku a představení se politikům dosáhnout úspěchu - přinejmenším v tom, že se o podpoře cyklistické dopravy bude mluvit. Pokud budou existovat jen trochu dobré podmínky pro zřízení alespoň některých cyklistických stezek, lze očekávat, že politici budou vstřícní. Jen politik - sebevrah odmítá legitimní požadavky jen proto, že prostě nechce. Problém ovšem nastává později, když politici začnou mít pocit, že už Vám vyhověli, existence Vašeho spolku už přestane být sama o sobě zajímavá, stále opakované argumenty zevšední a případně se objeví nové zájmové skupiny, kterým je také potřeba vyhovět a zabodovat. V této chvíli se láme chleba, protože i nám mohou docházet síly a motivace. Udržování a rozvíjení pozic spolku pak záleží hlavně na množství energie a práce, které mu můžeme věnovat. V tisku by se měly periodicky objevovat zprávy o spolku a o jeho nových úspěších, o přírůstku členů a o přínosu cyklistické dopravy pro město.

Pro skutečný dlouhodobý průlom je ale potřeba dosáhnout obrácení rolí. Zpočátku se spolek musí ucházet o přízeň politiků a je plně závislý na jejich libovůli. Pokud zastupuje konkrétní voliče a jejich legitimní zájmy, jde ovšem za nenormální situací, o tzv. perversi demokracie, která se u nás bohužel vyskytuje po pádu komunismu, protože si pořád nedokážeme zvyknout na to, že politici jsou našimi podřízenými, ne naopak. Normální je, že politici se ucházejí o přízeň spolků našeho typu a v konkurenci se (až na výjimky dané vyhraněnou ideologií některých stran) naopak předhánějí v tom, jak si tímto způsobem získat voliče. Těžko poradit, jak toho dosáhnout, pokud se nám to v Olomouci také ještě nepodařilo. Vhodným způsobem může být např. oslovování konkrétních zastupitelů a stran s osobním dotazníkem, zaměřeným na postoje k

cyklistické dopravě. Po vyhodnocení dotazníku je možné dlouhodobě monitorovat skutečné chování politiků a stran, vyhodnocovat je a zveřejňovat je nejen v předvolební době, ale i průběžně, abychom dali politikům šanci své postoje s předstihem změnit. Monitorovat lze konkrétní hlasování jedinců na jednáních zastupitelstva, která jsou veřejná. Některá města jsou vybavena pro elektronické hlasování a výsledky archivují. Podmínkou ovšem opět je, že se nám konkrétní návrhy k cyklistické dopravě podaří dostat na jednání zastupitelstva.

Totéž platí pro jednání rady, která jsou ovšem neveřejná, takže se dozvíme jen počet hlasů pro, proti a počet zdržení. Oficiálně nemůžeme získat informaci o tom, jak hlasovali konkrétní členové rady, můžeme se je na to ale slušně dotázat. Pokud někteří odpoví a jiní odmítnou, dá nám to také zajímavou informaci. V některých případech se mohou ovšem domluvit, že informaci neposkytnou "ze zásady". Tady pak záleží na osobní šikovnosti, zda se Vám ji nepodaří získat indiskrecí některého člena rady nebo i úředníka, přítomného jednání, který sice "musí s vlky výt", ale podobné praktiky jsou mu proti srsti. Noviny mohou takovou informaci uveřejnit s tím, že se odvolají na "obvykle dobře informovaný zdroj", který nejsou povinny nikomu sdělit s výjimkou závažné trestné činnosti. Pokud jde o informování veřejnosti o chování volených zástupců, lze takovou situaci dobře využít ve svůj prospěch a upozornit na Vaše oprávněné požadavky výrazněji, než kdyby jste stále jen opakovali racionální argumenty. Aféra typu "kdo co řekl a proč o tom ten druhý tvrdí, že to není pravda" je pro novináře mnohem zajímavější než suchá fakta. Otázky typu "proč město nejen nepodporuje cyklistickou dopravu, ale ještě tají, kdo konkrétně je proti této podpoře" jsou často velmi účinné. Podobně jako hlasování členů rady lze monitorovat a vyhodnocovat i chování volených funkcionářů - lze hodnotit, jak rychle a zda vůbec odpovídají na dopisy, na kolikátý pokus si udělali čas na schůzku s Vámi, kolik si na Vás udělali času, jak na Vaše návrhy reagovali apod. Druhou stranou mince takového monitorování ovšem je opět možné "vykopání válečné sekery", které navodí celkově negativní atmosféru. Pokud to jde jinak, je to vždy lepší a i pokud politik udělá chybu, je vždy lepší ho na ni nejdřív taktně upozornit a dát mu šanci a čas ji napravit.



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 3 – Politika na papíře
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	<i>PROGRAM</i>	1
1.1	Cyklistika musí být součástí širšího programu	1
1.2	Freiburg - příklad kvalitního programu	2
1.3	Město Olomouc – příklad kvalitního cyklistického programu	4
2	<i>STRATEGIE</i>	6
2.1	Akční plány a cyklistika	6

1 PROGRAM

Prověřuje programy města, tj. jakou zde hraje úlohu cyklistika a zda je v nich zakotven dostatečný důraz na její význam. Dále se ptá po způsobu zpracování cyklistického plánu (jedná se o izolovaný cyklistický plán nebo integrovaný v celkovém dopravním plánování).

1.1 CYKLISTIKA MUSÍ BÝT SOUČÁSTÍ ŠIRŠÍHO PROGRAMU

Lidé si často kladou otázku: co s námi bude? Jak budeme žít za týden nebo za dvacet let? Jak budou žít naše děti a naši vnuci? Lidé se zajímají o dobré příští - někdy ze sobeckých důvodů, ale většinou proto, že přejí spokojený a dobrý život lidem, kteří přijdou po nich. I v České republice si lidé přejí, aby budoucí život jejich dětí byl alespoň tak dobrý jako jejich, nebo aby byl lepší než ten jejich. Přejí si udržitelnost:

- *(tři rozměry udržitelného rozvoje)* Hospodářský růst je obecně považován za měřítko rostoucího blahobytu a úspěšného společenského rozvoje vůbec. V současné době se však zejména ve vyspělých zemích zaměřuje zvýšená pozornost na kvalitativní stránku rozvoje a v této souvislosti se vyjadřuje potřeba dosáhnout jeho trvalé udržitelnosti. Vychází se z klasické a široce přijaté definice ze zprávy Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj (tzv. Zpráva Brundtlandové) z r. 1987, kterou v nedávné době nově formuloval Evropský parlament takto: „Udržitelný rozvoj znamená zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace.“¹ Udržitelný rozvoj má tři rozměry: ekonomický, sociální a environmentální. Náplní ekonomického rozměru je trvale udržitelný hospodářský rozvoj spojený s rostoucími příjmy obyvatel. Sociální rozměr obsahuje potřebu důstojného života a rozvoje lidské osobnosti, zdraví, vzdělání, sociální spravedlivosti a soudržnosti. Toho lze dosáhnout dobrým fungováním rodiny, obcí, občanské společnosti a veřejných institucí. Environmentální rozměr představuje nutnost zachovat dlouhodobě na přijatelné úrovni statky a služby, které lidské společnosti poskytuje příroda. Ty zahrnují energii, suroviny, prostor, kapacitu absorbovat odpady a zdravé podmínky pro život lidí. Koncepce udržitelného rozvoje zdůrazňuje harmonický a vyvážený rozvoj všech tří rozměrů.
- *(udržitelný rozvoj: odpověď na novou situaci)* Koncepce udržitelného rozvoje odpovídá na novou situaci současného světa, který se v posledních desetiletích radikálně proměnil. Jsme svědky globalizující se společnosti v integrovaném, mnohonásobně provázaném světě s vynořující se úspěšnou novou ekonomikou, která přináší bezprecedentní růst blahobytu. Zároveň však důsledky hospodářské činnosti předčily svou mohutností síly přírody, které od věků až do zcela nedávné doby určovaly vývoj základních procesů Země, jako je globální klima, světový vodní cyklus, stratosférický ozónový štít a bohatství biologické rozmanitosti. Nastávají změny, jež znamenají ohrožení dalšího rozvoje lidské civilizace.
- *(zátěž prostředí)* Změny přírodních životodárných systémů jsou vyvolány zátěží přírodních zdrojů, přírody a životního prostředí. Tato zátěž je nežádoucím průvodním jevem současného trvale neudržitelného způsobu hospodářské činnosti. Obnovitelné zdroje jsou exploatovány nad míru jejich obnovování, postupné vyčerpávání neobnovitelných zdrojů není kompenzováno investováním do zdrojů alternativních. Bohatství přírody je ochuzováno, klesá rozmanitost přírodních ekosystémů, biologických druhů a jejich genetického fondu. Ovzduší, voda, půda a potravní řetězce jsou znečišťovány nebezpečnými chemikáliemi nad míru bezpečnou pro lidské zdraví a pro existenci četných organismů.

Popis problému z hlediska dopravy

Vývoj dopravy v České republice není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel neoptimalnější. Silniční doprava v posledních deseti letech silně vzrostla, podíl železniční

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2493/2000 a č. 2494/2000.

dopravy stále klesá². Počet motorových vozidel v České republice vzrostl v letech 1990-1999 o 47 %, podíl vozidel na alternativní pohon je stále velmi nízký - 0.2 % všech vozidel. Zvyšuje se množství osobních vozidel, jejichž výroba a provoz jsou relativně více spojené se zátěží životního prostředí – jsou materiálově náročnější, mají vyšší spotřeba paliv apod. Z hlediska udržitelnosti je však větším problémem zvýšené využívání osobních automobilů na úkor veřejné dopravy. Tyto trendy jsou posilovány ekonomickým i společenským prostředím v České republice.

V souvislosti s dopravou je možno shrnout problémy do těchto základních bodů:

- Problém zdraví obyvatel města - Zdraví patří k prioritním hodnotám jednotlivce, rodiny i společnosti. Je předpokladem jejich sociální a ekonomické úspěšnosti, podmínkou náležité kvality jejich života. Narušené zdraví naopak přináší nejen tělesné a psychické strádání, ale i značné újmy ekonomické. Proto společným zájmem a odpovědností všech občanů, institucí, státní i místní správy je ochrana a podpora zdraví. Zdraví závisí především na podmínkách každodenního života lidí. Východiskem ochrany a podpory zdraví je svobodné a odpovědné jednání informovaného občana. Základní motivací je jeho vědomí, že být zdravý je v jeho vlastním zájmu.
- Problém životního prostředí - Moderní doprava je nepostradatelnou součástí života společnosti. Umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, službám, vzdělání, pracovním příležitostem i k ostatním lidem. Zvyšující se mobilita má však i negativní dopady, které narůstají zejména u silniční dopravy. Jsou to rostoucí emisní (oxidu dusíku, pevné částice, oxid uhličitý, těkavé organické látky) a hluková zátěž životního prostředí, fragmentace krajiny.
- Problém bezpečnosti – Na našich silnicích umírá příliš mnoho cyklistů a chodců. Cílem současného dopravního plánování musí být systematická podpora nemotorové dopravy, jejíž součástí je i budování cyklistických a pěších komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti silničního provozu.

Na tyto problémy reaguje základní cíl Dopravní politiky ČR³: „Realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpora udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením dopravního systému. K tomu vede strategie udržitelných způsobů dopravy s podporou environmentálně šetrných způsobů a omezováním způsobů nejméně šetrných“ .

Nová dopravní politika jde ještě hlouběji. Motto je následující. “Jsou i jiné možnosti dopravy, než automobil přistavený přede dveřmi. Jsou i jiné způsoby podnikání, které rovněž dávají přiměřený zisk podnikateli a při tom jsou jak pro přepravce či cestujícího ekonomicky výhodnější a méně zatěžují své okolí.”

Pozornost od jednostranné podpory motorizované dopravy je tak opět namířena na jiné dopravní prostředky, především ty, které mohou částečně pomoci řešit otázky v souvislosti s životním prostředím, zdravotním stavem obyvatel, spotřebou energie a rozvojem nových koncepcí.

1.2 FREIBURG - PŘÍKLAD KVALITNÍHO PROGRAMU

Základní data

- Freiburg má 210 000 obyvatel, 95 000 pracovních míst. Do města denně za prací dojíždí 55 000 lidí, naopak za prací odjíždí 16 000 lidí. Ve městě je 29 000 studentů.
- Síť místních komunikací měří 540 km, síť cyklistické infrastruktury 410 km, tramvajových tratí 35 km, autobusových linek 270 km.
- Stupeň motorizace činí 500 osobních automobilů na 1000 obyvatel.

² V letech 1990 – 1999 vzrostl přepravní výkon v silniční dopravě o 57 % v přepravě osob a o 120 % v přepravě nákladů. V železniční dopravě přepravní výkon klesl o 48 % v přepravě osob a o 59 % v přepravě nákladů (Studie o vývoji dopravy, 2000).

³ Usnesení Vlády ČR č.413 z roku 1998 schvalující Dopravní politiku ČR

- Rozpočet města v roce 2002 činil 477 mil. Euro, z toho investiční část 100 mil. Euro.
- V komunálních volbách 1999 získali 31,1 % lidovci, 20,8 % socialisté, 19,7 % zelení a jejich koaliční partneři. Politická garnitura města je dlouhodobě stabilní, z čehož vyplývá velká výhoda stálého kursu dopravní politiky beze změn priorit.

Město sleduje tzv. **integrováný dopravní koncept**, který vychází ze základního cíle města - **zlepšení životních podmínek ve městě**.

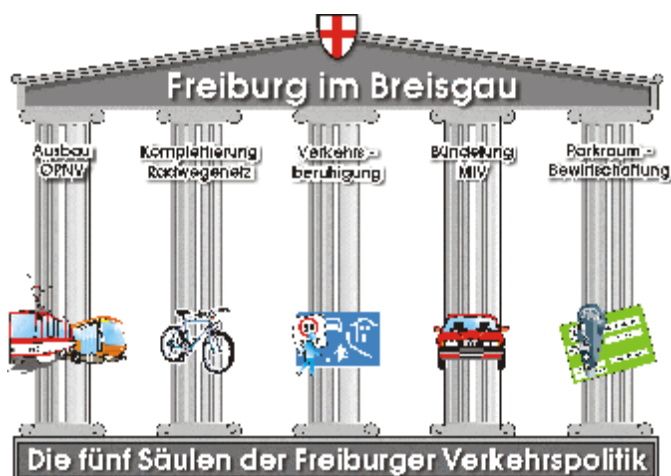
Celkový denní počet cest činí 556 000. Je zřejmé, že celková mobilita narůstá, ale je snaha nárůsty kompenzovat „ekologickými spojeními“ (zejména cyklistická a veřejná doprava). Úspěšnost je zřejmá z porovnání **dělbý přepravní práce** v letech 1982 a 1999:

- podíl cyklistické dopravy narostl z 15 % na 26 %
- podíl veřejné dopravy narostl z 11 % na 18 %
- podíl cest osobními automobily klesl z 29 % na 25 %.

Tyto úspěchy nepřišly samy od sebe, ale byly dosaženy díky **kontinuitě dopravní politiky** od konce 60.let. Podstatou integrovaného dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Nejde ovšem o restrikce, nýbrž o alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele).

Dopravní politika Freiburgu spočívá v symbolickém vyjádření na **pěti nosných pilířích**:

- tramvajová doprava,
- cyklistická doprava,
- zklidňování dopravy,
- automobilová doprava,
- hospodaření s parkovacím prostorem.



1.3 MĚSTO OLOMOUC – PŘÍKLAD KVALITNÍHO CYKLISTICKÉHO PROGRAMU

Představitelé Statutárního města Olomouce přistoupili k formulaci rozvojové strategie, aby společně dokázali porozumět výzvám, které přináší rychle se měnící vnější prostředí, a také proto, aby v dialogu s rozhodujícími partnery našli shodu na společné vizi budoucnosti města, mikroregionu, kraje a státu. Z tohoto pohledu materiál navazuje na Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko, Konceptci rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje a Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.

Strategická vize:

Olomouc bude městem:

- § bezpečným, poskytujícím obyvatelům i návštěvníkům při jízdě na kole pocit jistoty a bezpečí;
- § zdravým, poskytujícím obyvatelům dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví;
- § čistým, se sníženou hladinou hluku a emisí a s kvalitnějším životním prostředím;
- § vzdělaným, poskytujícím svým obyvatelům další informace o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o trvale udržitelném rozvoji, o změně životního stylu a o nových podnikatelských možnostech;
- § atraktivním, přitahujícím mnoho tuzemských i zahraničních návštěvníků;
- § přátelským, dobrým sousedem a partnerem;



Pracovní skupina rovněž definovala tři prioritní osy, jejichž řešení bude představovat největší vklad pro naplnění strategické vize: (A) Rozvoj celoživotního učení, (B) Rozvoj dopravní obslužnosti a cyklistické infrastruktury města, (C) Tvorba produktů pro podporu kola jako běžného dopravního prostředku a pro podporu cestovního ruchu. Na prioritní osy navazuje Finanční plán a Monitoring. Vzhledem k provázanosti prioritních os byly stanoveny jednotné globální cíle:

Globální cíle:

1. Snížení nehodovosti cyklistů, zejména jejich nejzávažnějších důsledků na životě a zdraví.
2. Snižování poptávky po motorizované dopravě přizpůsobováním v územním, městském a regionálním rozvojovém plánování.
3. Zlepšování cyklistické infrastruktury.

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, a proto je nutné ji rozvíjet jako součást zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí a podporujícího zdraví obyvatel města. Cílem současného dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, jejíž součástí je i budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti silničního provozu.

**4. Vytváření podmínek pro rozvoj další vzdělanosti obyvatel města Olomouce.
5. Zvyšování přitažlivosti cyklistiky, chůze a veřejné dopravy; podpora vzájemných návazností mezi těmito druhy dopravy.**

Cílem je přinést praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou trvale udržitelné dopravy, ochranou životního prostředí či kulturní a zdravotní osvětou; ať už na úrovni samosprávy, zájmové sféry či laické veřejnosti.

Cílem je poskytnout dostatek informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o změně životního stylu a o nových podnikatelských možnostech.

6. Snížení srdečních, cévních chorob a obezity.

Zdraví patří k prioritním hodnotám jednotlivce, rodiny i společnosti. Je předpokladem jejich sociální a ekonomické úspěšnosti, podmínkou náležité kvality jejich života. Narušené zdraví naopak přináší nejen tělesné a psychické strádání, ale i značné újmy ekonomické. Proto společným zájmem a odpovědností všech občanů, institucí, státní i místní správy je ochrana a podpora zdraví. Zdraví závisí především na podmínkách každodenního života lidí. Výhodiskem ochrany a podpory zdraví je svobodné a odpovědné jednání informovaného občana. Základní motivací je jeho vědomí, že být zdravý je v jeho vlastním zájmu.

7. Snížení emisí a hlukové zátěže životního prostředí.

Moderní doprava je nepostradatelnou součástí života společnosti. Umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, službám, vzdělání, pracovním příležitostem i k ostatním lidem. Zvyšující se mobilita má však i negativní dopady, které narůstají zejména u silniční dopravy. Jsou to rostoucí emisní (oxidu dusíku, pevné částice, oxid uhličitý, těkavé organické látky) a hluková zátěž životního prostředí, fragmentace krajiny.

8. Vytváření podmínek pro rozvoj dalšího sportovního a společenského využití obyvatel města Olomouce.

9. Prohloubení podpory cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.

Cyklistika je v České republice sportem číslo jedna, celonárodní zábavou a snad nejoblíbenější náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme připravit produkty, které rozšíří nabídku cestovního ruchu.

10. Růst image města.

Město se může zviditelnit mnoha komerčními metodami, ale i skrze partnerství v rámci integrovaných regionálních i celonárodních aktivit i cestou vstřícného přístupu k návštěvníkům a místnímu obyvatelstvu. Nejcennějším dokladem o životě a úrovni města je důkaz, že dbáme na životní podmínky v zájmu veřejnosti, že umíme vzájemně spolupracovat, že jsme se již naučili vzájemnému respektu a partnerství, které je nezbytnou podmínkou úspěšnosti jakékoliv činnosti. Právě tyto principy tvoří pilíře existence a fungování evropského společenství.

2 STRATEGIE

V tomto bodě se prověřuje jakým způsobem jsou realizovány strategie a vize týkající se cyklistické politiky v dlouhodobém měřítku.

2.1 AKČNÍ PLÁNY A CYKLISTIKA

Obecně:

Ve většině případů je realizace akčních plánů koordinována jen na úrovni dopravy. Existuje akční program (harmonogram, financování, aktéři) s povinnými úkoly pro město a je používán systematický plán priorit.

Strategie rozvoje cyklistické dopravy města Olomouce:

Na CD je možno nahlédnout do této strategie, která obsahuje celkem 78 konkrétních opatření: pro prioritní osu (A) Rozvoj celoživotního učení - 33 opatření; pro prioritní osu (B) Rozvoj dopravní obslužnosti a cyklistické infrastruktury - 15 opatření; pro prioritní osu (C) Tvorba produktů pro podporu kola jako běžného dopravního prostředku a pro podporu cestovního ruchu - 16 opatření; pro finanční plán 4 opatření a pro monitoring 10 opatření. Jednotlivé prioritní osy - osvěta, infrastruktura a produkty jsou vzájemně propojeny. Zlepšení v jedné oblasti napomůže ke zlepšení v oblastech ostatních.

Pro radu města Olomouce jsou půlročně podávány zprávy o naplňování jednotlivých opatření. Uživatelé jsou však nespokojeni s realizací opatření, zvláště protestují proti tomu, že závazek výrazného financování cyklistiky je opakovaně ignorován.

Návrh struktury opatření dle metody BYPAD:

V rámci projektu BYPAD bylo navrženo mnoho opatření. V kombinaci s dalšími poznatky z České republiky a s výše uvedeným strategickým plánem rozvoje cyklistiky města Olomouce byla připravena Strategie rozvoje cyklistiky dle metody BYPAD. Kompletní „BYPADstrategie“ je umístěna na CD.



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit

Modul 4 – Finanční prostředky a zaměstnanci **(Únor 2004)**

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	<i>FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ POLITIKY</i>	1
1.1	Finanční index - Pardubice	1
1.2	Finanční index – Ústí nad Labem	2
1.3	Finance pro cyklistickou politiku	4
2	<i>FINANCE PRO PODPORU INICIATIV TŘETÍCH STRAN A INOVATIVNÍCH PROJEKTŮ</i>	4
3	<i>ZNALOSTI A DOVEDNOSTI PRACOVNÍKŮ MĚSTA</i>	4

1 FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ POLITIKY

1.1 FINANČNÍ INDEX - PARDUBICE ...

Pokud si česká města kladou otázku, kolik máme optimálně financovat do cyklistiky, tak na to existuje jednoduchá odpověď. Srovnajte se s Pardubicemi a to hned v několika kategoriích.

I. kategorie – Finanční podíl z celkového rozpočtu

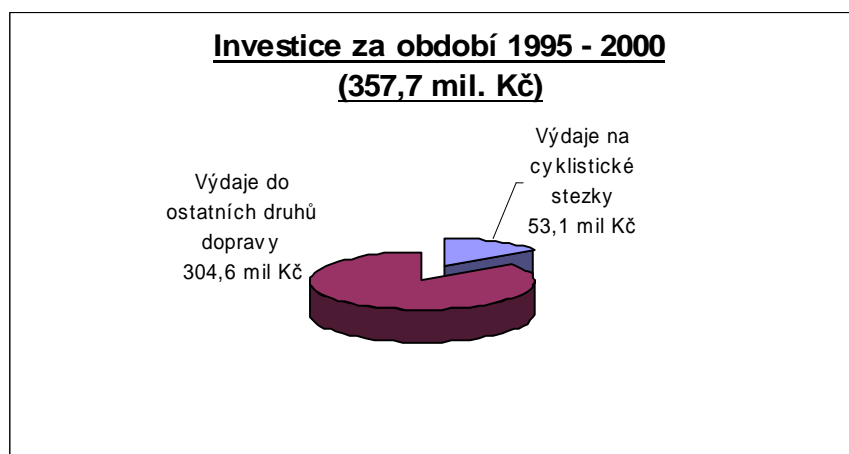
Celkový rozpočet města činil v roce 2003 1,86 mld. Kč (60 mil. EURO). Celkový rozpočet na dopravu činil v roce 2002 0,26 mld. Kč/rok 2003 (8,7 mil. EURO), což představuje 14,5 % rozpočtu. Celkový rozpočet na cyklistiku činí cca 8,6 mil. Kč, což je asi 3% rozpočtu z dopravy.

II. kategorie – dlouhodobé financování cyklistiky

Příklady použití finančních prostředků z rozpočtu města na budování cyklistických stezek za poslední období :

§ v r. 1995	4,367 mil Kč
§ v r. 1996	11,338 mil Kč
§ v r. 1997	5,848 mil Kč
§ v r. 1998	11,743 mil Kč
§ v r. 1999.....	14,269 mil Kč
§ v r. 2000.....	2,736 mil Kč
§ v r. 2001.....	6,383 mil Kč
§ v r. 2002.....	4,123 mil Kč
§ v r.2003.....	8,594 mil Kč
Celkem	69,411 mil Kč

III. kategorie - podíl investičních výdajů na vybudování cyklistických stezek z celkových dopravních investic



1.2 FINANČNÍ INDEX – ÚSTÍ NAD LABEM ...

Konfigurace terénu města Ústí nad Labem je pro intenzivní využití cyklodopravy na první pohled málo příznivá. Území, na kterém je město rozloženo, má velmi členitý charakter s řadou vertikálních nerovností a na svých přístupových trasách vykazuje pro cyklistický provoz nepříznivá stoupání. Snad právě proto využívá cyklistická veřejnost každé vhodné trasy ke svému rekreačnímu využití, které nalézají zejména podél toku řeky Labe. Náročnější avšak mnohdy zajímavější jsou pak výjezdy do dalších turisticky atraktivních lokalit v blízkosti sídla, které nejsou od jeho centra příliš vzdálené a mají také svou kulturní hodnotu.

Město Ústí nad Labem jako jedno z mála sídel v širokém regionu realizovalo specializovanou cyklistickou stezku, vedenou po pravém břehu Labe ve směru od Církvic přes Sebusín a Brnou do Ústí nad Labem. Ještě v průběhu její výstavby vyvolala v široké veřejnosti nebývalý ohlas a byla hojně využívána dříve než byla zkolaudována. Byla tak potvrzena koncepční úvaha o nezbytnosti vytvoření sítě cyklistických stezek a cyklotras, které by vhodným způsobem zajistily optimální dostupnost rozhodujících zdrojů a cílu cyklistické dopravy ve vlastním městě a také v návazném prostoru širšího zájmového území.

Projekty a akce

Město Ústí n.L. má v souladu se schváleným územním plánem zpracovanou projektovou dokumentaci na akci „Cyklistická stezka Ústí n.L. – hranice okresu Děčín“.

Připravovaná stavba se nachází na pozemcích okresu Ústí n.L. v k.ú. Střekov, Svádov, Valtířov, Velké Březno, Malé Březno. Trasa je vedena údolím řeky Labe a navazuje na severní část chráněné krajinné oblasti České středohoří.

Stavba je členěna na 3 stavby:

1. Ústí n.L. Mariánský most – Svádov přívoz
 - I. úsek Střekov, Mariánský most – Střekov, loděnice; délka trasy 0,94 km
 - II. úsek Střekov, loděnice – Olšinky; délka trasy 1,3 km
 - III. úsek Olšinky – Svádov, přívoz; délka trasy 1,4 km
 Orientační náklady: 36,2 mil. Kč
2. Svádov přívoz – Velké Březno Tivoli
 - I. úsek Svádov, přívoz – Valtířov, kostel; délka trasy 1,82 km
 - II. úsek Valtířov, kostel – Valtířov, železniční přejezd; délka trasy 1,27 km
 - III. úsek Valtířov, železniční přejezd – Velké Březno Tivoli; délka trasy 1,2 km
 Orientační náklady: 18 mil. Kč
3. Velké Březno Tivoli – hranice okresu Děčín (zpracovává se projektová dokumentace)

I. úsek	Velké Březno	Tivoli	–	Malé Březno	
II. úsek	Malé Březno	–	hranice	okresu	Děčín

 Orientační náklady: 28 mil. Kč

Územní rozhodnutí na celou trasu Ústí n.L. – hranice okresu Děčín bylo vydáno dne 5.10.2001. Na 1. a 2.stavbu je zpracována projektová dokumentace ke stavebnímu povolení a je částečně veřejnoprávně projednána. Na 1.stavbu bylo požádáno o stavební povolení s předpokladem vydání 04/2002. Připravovaná stezka navazuje na již realizovanou cyklistickou stezku „Ústí n.L. – Libochovany (hranice okresu Litoměřice)“ a je součástí mezinárodní cyklotrasy Hamburk – Praha. Dále má město Ústí n.L. v současné době zpracovanou studii „Cyklistické trasy na území města Ústí n.L.“, která

řeší proveditelnost cyklistických stezek a zejména pak cyklotras na území města Ústí n.L. ve vztahu k jeho struktuře. Studie zohledňuje širší vztahy v rozsahu nejbližšího okolí města a to s ohledem na zlepšení přístupnosti vybraných kulturních a přírodních zajímavostí.

Údaje o stávající cyklistické stezce „Libochovany – Ústí n.L.“

Koncepce cyklistické stezky byla vytvořena spoluprací zástupců Euroregionu Labe-Elbe, Okresního úřadu a úřadů v sousedním Sasku, jakožto součást mezinárodní cyklistické stezky mezi Hamburkem a Prahou, a tím zpřístupnění příhraničních kontaktů sousedních regionů.

V úvodu byla zpracována urbanistickým ateliérem PP Ústí nad Labem studie cyklistické stezky Ústí nad Labem – Libochovany a sloužila jako podklad pro zajištění územního rozhodnutí stavby, které bylo vydáno v měsíci lednu 1996 a zároveň jako podklad pro žádost o zařazení stavby do programu CBC PHARE na rok 1996. Tato žádost byla zaslána rovněž v měsíci lednu roku 1996.

Mezitím probíhala v závěru roku 1995 a začátkem roku 1996 na Ministerstvu pro místní rozvoj České republiky – odboru regionálních programů PHARE – příprava výběru projektů pro realizaci programů Evropské unie česko-německé přeshraniční spolupráce na rok 1996 – PHARE CBC 1996.

Výchozími dokumenty programů přeshraniční spolupráce byly směrnice komise ES č. 1628/94 a prohlášení o záměrech přeshraniční spolupráce v rámci programu PHARE CBC. Do území, na které se programy přeshraniční spolupráce vztahovaly, patřily i okresy Děčín, Ústí nad Labem a Litoměřice.

Údaje o stavbě:

- stavební povolení bylo vydáno v lednu 1997.
- délka cyklistické trasy činí 12,5 km a prochází obcemi Církvice, Sebusín a Brná;
- investorem stavby je město Ústí nad Labem a Evropská unie prostřednictvím programu CBC PHARE;
- zhotovitelem stavby byly VHS Teplice;
- rozpočtový náklad realizace stavby činí: 623 830,- EUR bez DPH
z toho podíl PHARE činil 439 668,- EUR

Realizace stavby byla dokončena 30.06.2000 a zkolaudována odborem dopravy Magistrátu města Ústí nad Labem dne 12.07.2000.
Cyklistickou stezku spravuje Město Ústí nad Labem.

1.3 FINANCE PRO CYKLISTICKOU POLITIKU

Při realizaci cyklistické politiky je nutné mít na paměti, že každé opatření musí být finančně kryto a to ať již z režijních nákladů zodpovědného řešitele či z rozpočtu města či dalších zdrojů.

Další finance pro cyklistickou politiku je možno postupně uvolňovat vytvářením společných projektů s dalšími veřejnými a soukromými partnery. Např. krajské, celostátní, mezinárodní programy, programy EU t.j. projekty, které by mohly být zdrojem dalších finančních prostředků na podporu místní politiky cyklistické dopravy.

Pro podporu cyklistických opatření je možno využít nejrůznějších zdrojů, které jsou popsány v samostném souboru, který je přiložen rovněž na CD.

2 FINANCE PRO PODPORU INICIATIV TŘETÍCH STRAN A INOVATIVNÍCH PROJEKTŮ

Jedná se o oblast, která v České republice ještě nemá dlouhou tradici. V Ostravě je situace obdobná jako v jiných městech. Města sice podporují některé projekty, ale týká se to především neziskového sektoru. Jedná se o jednorázové projekty a je pro ně k dispozici omezený rozpočet. Příkladem může být např. dotační politika města České Budějovice, které vyhlásilo podporu projektům týkající se osvěty v rámci Evropského dne bez aut.

Soukromý sektor prakticky vůbec nedostává příležitost rozvíjet své záměry (např. úschovny a parkování kol, služby, osvěta, propagace, půjčovny). Plyne to ale i ze situace, že občané prakticky vůbec nejsou motivováni k tomu, aby tyto cyklistické projekty podávali.

3 ZNALOSTI A DOVEDNOSTI PRACOVNÍKŮ MĚSTA

Zaměstnanci se pravidelně účastní konferencí, symposií, workshopů, studijních cest atd. ve vztahu k cyklistice. Pracovníci mají dostatečné časové rezervy pro sebevzdělávání po vlastní ose (Internet, manuály, periodika, odborná literatura atd.). Vzdělávací program je však úzce zaměřen na dopravní část, je nutné tento program rozšiřovat i o další prvky cyklistické politiky. Rovněž se doporučuje prohloubit diskuse s dalšími městy, orgány a (potenciálními) partnery (výměna zkušeností na úrovni odborníků).

Vzhledem k tomu, že projekt BYPAD je především školícím programem, tak tento bod se sám o sobě naplňuje.



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 5 – Infrastruktura, Služby & Bezpečnost
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA.....	1
1.1	Plánování.....	1
1.1.1	Síť pro cyklistickou dopravu.....	2
1.1.1.1	Všeobecné zásady.....	2
1.1.1.2	Hierarchické členění.....	3
1.1.1.3	Plánování sítě pro cyklistickou dopravu.....	3
1.2	Cyklotrasa – přímá, bezpečná, plynulá, komfortní	5
1.2.1	Bezpečná cyklotrasa	6
1.3	Závazné podklady	6
1.4	Komunikace v intravilánu.....	6
1.4.1	Kategorizace komunikací.....	6
1.4.2	Komunikace bez zařízení pro cyklistickou dopravu nebo s víceúčelovým pruhem.....	7
1.4.2.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	7
1.4.3	Jízdní pruhy pro kola	8
1.4.3.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	9
1.4.4	Cyklistické stezky.....	10
1.4.5	Společné stezky pro pěší a cyklisty.....	11
1.4.5.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	11
1.5	Křižovatky.....	12
1.5.1	Česká praxe – cyklista nemá přednost na přejezdech	12
1.5.2	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	13
1.5.2.1	Všeobecná doporučení - Bezpečnost a komfort.....	13
1.5.2.2	Všeobecná doporučení - odsazené nebo neodsazené vedení	13
1.5.2.3	Křižovatky v zastavěných oblastech	15
1.5.2.4	Jízdní pruhy pro cyklisty, víceúčelové pruhy	16
1.5.3	Vlevo odbočující cyklista.....	18
1.5.3.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	19
1.5.4	Světelné řízené křižovatky	20
1.5.4.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	20
1.5.5	Okružní křižovatky	22
1.5.5.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	22
1.5.6	Mimoúrovňová křížení.....	23
1.5.6.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	24
1.6	Zvláštní aspekty zařízení pro cyklistickou dopravu	24
1.6.1	Dvousměrná cyklistická doprava.....	24
1.6.1.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	25
1.6.2	Začátek a konec cyklistických cest.....	25
1.6.2.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	26
1.6.3	Zúžená místa	27
1.6.4	Autobusové zastávky	27
1.6.4.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	27
1.6.5	Jízdní pruhy pro autobusy	30
1.6.5.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	30
1.6.6	Úseky se stoupáním a spádem.....	31
1.6.6.1	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	31
1.7	Vedlejší místní komunikace	32
1.7.1	Jízda na kole ve smíšeném provozu bez zvláštních opatření.....	32
1.7.1.1	Funkčně nadřazená síť komunikací.....	32
1.7.1.2	Funkčně podřazená síť komunikací	33
1.7.2	Jízda na kole v dopravně zklidněných komunikacích	33

1.8	Zvýšení propustnosti dopravní sítě	34
1.8.1	Cyklistická doprava v protisměru jednosměrných ulic	34
1.8.1.1	Příklad č.1 – s dodatkovou tabulkou bez navazujících úprav	34
1.8.1.2	Příklad č.2 – s cyklistickým pruhem v protisměru	35
1.8.1.3	Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13	37
1.8.1.4	Podpora cyklistů prostřednictvím dopravního zákona	38
1.8.2	Cyklistická doprava v prostorách pro chodce - pěší zóny	38
1.9	Plánování cyklistických tras z pohledu Olomouckých kolařů	40

1 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

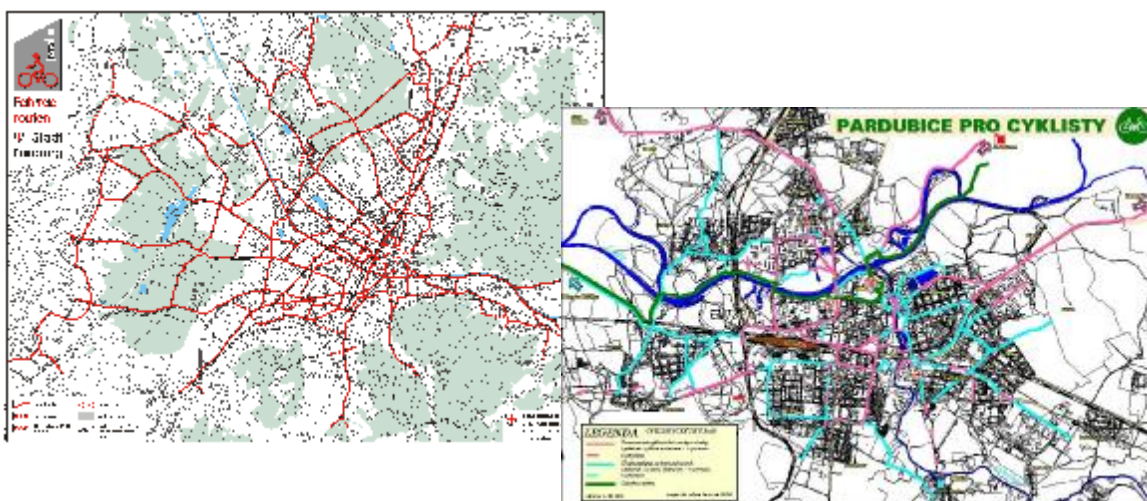
Pokud má město kvalitní projektanty, tak jistě není problém navrhnout a vyprojektovat kvalitní cyklistickou stezku. K tomu jsou určeny zákony, normy, technické podmínky, odborná literatura a k dispozici je mnoho zahraničních zkušeností. Jak ale praxe naznačuje, s projektováním jsou problémy. Proto materiál se spíše snaží odhalit bolestivá místa České republiky a pokusit se o zlepšení dané situace.

Situaci vystihuje projektant na volné noze, který přednášel na Cyklokonferenci v Srní na Šumavě v květnu 2003, ing. Adolf Jebavý: „Když se nám na počátku devadesátých let dostal do rukou překlad Výzkumu nehodovosti a bezpečnosti dopravy sešit 74 se zaměřením na cyklistickou dopravu, okamžitě se stal nejvyhledávanější příručkou projektanta, zabývajícího se cyklistickou dopravou. Dokumentem z něhož mnozí čerpají dodnes. Materiál zpracovaný s německou důsledností popisoval celé spektrum cyklistické problematiky z pohledu stávající technické i legislativně právní praxe a naznačoval možná řešení v podmínkách zemí evropského společenství. Tato přednáška si neklade za cíl podobné shrnutí poznatků a jejich aplikování na české podmínky, využívá však uvedené dokumentace pro popsání co nejširšího okruhu problémů s důrazem na potřebné změny a úpravy naší legislativy.“ Tato přednáška se právě stala podkladem pro tento pracovní sešit.

Pro srovnání v příloze ještě přikládáme rakouskou směrnici o cyklistické dopravě Směrnice RVS 3.13, která může být v mnohém inspirativní.

1.1 PLÁNOVÁNÍ

Prvním nezbytným krokem je návrh cyklistických tras, který by měl vycházet z územního plánu města, celkového generelu dopravy, jehož nezbytnou součástí je i generel cyklistické dopravy. Jedná se o nezbytný základ jakékoli činnosti. Jako příklad jsou zde uvedeny dva podklady plánování cyklistických tras – města Pardubice a německého Freiburgu.



Je třeba si ale uvědomit, že právně závazný dokument je územní plán obce, resp. regulační plán (cyklotrasy se musí objevit v závazné části podobně jako základní komunikační systém). Samostatný generel cyklotransportu je chápán především jako koncepce cyklistické dopravy. Jedná se o právně nezávazný podklad - speciální dopravní a urbanistické plány, resp. plány pro cyklistickou dopravu.

Díky takovému generelu je pak možné vybudovat stezku při rekonstrukci komunikace. Příkladem může být město Olomouc (Náves Svobody).



1.1.1 Síť pro cyklistickou dopravu

1.1.1.1 Všeobecné zásady

Při navrhování sítí pro cyklistickou dopravu mají být respektovány následující zásady:

- Účinnost sítě

Používání jízdního kola jako dopravního prostředku je ve vysoké míře závislé na existenci sítě pro cyklistickou dopravu. Tato síť má být souvislá, uzavřená a bezpečná a patřičně vybavená (např. zařízení pro odstavování jízdních kol, směrníky, dopravní značení).

Chybějící krátké úseky a sanace nehodových míst mají být s ohledem na požadavek co nejrychlejšího vytváření plošných sítí realizovány přednostně.

- Spojování potenciálních zdrojů a cílů

Síť pro cyklistickou dopravu se má orientovat na poptávkové linie. Zdrojovými a cílovými body bývají obytné oblasti, vzdělávací zařízení, koleje, zastávky veřejné dopravy, správní a obchodní centra, průmyslové a podnikatelské oblasti, místa blízké rekreace, sportoviště, koupaliště, lázně, pamětihodnosti, atd.

- Plánování cyklistické dopravy je především plánováním nabídky

Cílové a zdrojové body mají být spojovány pokud možno bezpečně, bez oklik, atraktivně a komfortně. Z tohoto hlediska ustupují kritéria potřeb (např. intenzita cyklistického provozu) ve vztahu k zásadám utváření sítě do pozadí.

Pro navrhování a výběr jednotlivých součástí sítě pro cyklistickou dopravu platí kromě kritérií používání (viz kap. 6) a zásad návrhu (viz kap. 7) zásady následující:

- Zohledňování pěší dopravy

V intravilánu nemají jít zařízení pro cyklisty na úkor zařízení pro pěší dopravu, nýbrž převážně odděleně od nich, aby bylo dosaženo bezpečnosti, plynulosti, kvality a kapacity jak pro cyklisty, tak i pro chodce.

- Vyhýbat se oklikám a stoupáním

Neatraktivní cyklistické trasy, na nichž jsou komplikovaná dopravní řešení a stoupání, často nejsou používány.

- Zajištění sociální bezpečnosti

Děti a ženy se vyhýbají odlehlým a osamělým trasám, neboť se obávají nebezpečí násilného činu. Toto platí i pro spojnice, pojížděné provozem do zaměstnání a do školy za tmy (obavy z uspořádání zeleně, podjezdů). Je žádoucí upřednostňovat trasy s oživeným okolím a dobrým osvětlením.

1.1.1.2 Hierarchické členění

Cyklistické trasy je možné rozlišovat následovně:

A. Cyklistické trasy v zastavěných oblastech

- Hlavní trasy

Slouží pokud možno přímému spojení důležitých zdrojů a cílů, procházejí více městskými částmi resp. obcemi (rastrový nebo radiální systém) a jsou konstruovány především na principu oddělování (tj. stezky pro cyklisty nebo jízdní pruhy pro cyklisty). Hlavní trasy představují kapacitní spojnice a mají umožňovat plynulou jízdu. Je potřebné předpokládat vedení bez oklik, upřednostňování na křižovatkách s funkčně nižšími komunikacemi a možnost předjíždění.

- Spojovací a sběrné trasy

Spojují hlavní trasy navzájem, resp. zdroje a cíle s hlavními trasami. Plní současně sběrnou funkci pro maloplošnou dopravní obsluhu. Tyto trasy mohou být vedeny jak formou samostatných zařízení, tak i formou smíšeného provozu s motorovými vozidly nebo chodci.

- Plošná dopravní obsluha

Pro plošnou dopravní obsluhu se všeobecně používají stávající obslužné komunikace, resp. komunikace s malou intenzitou provozu.

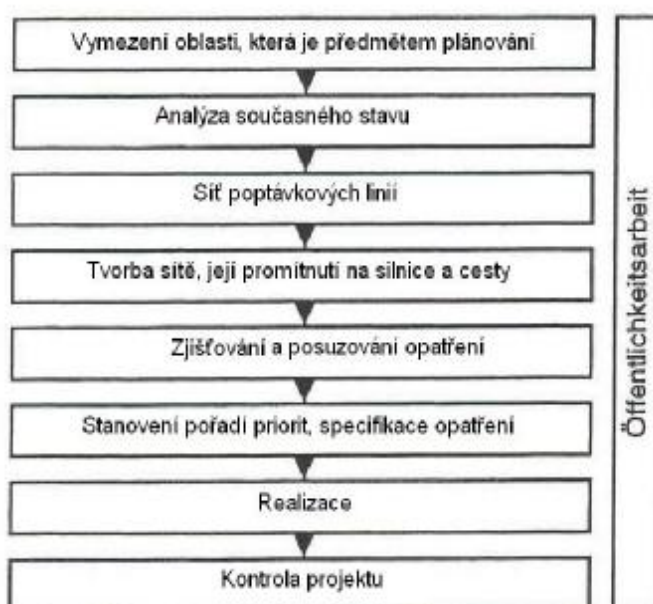
Orientační vzájemná vzdálenost hlavních tras v zastavěných oblastech činí 500 až 1000 m, pro zhuštění sítě formou spojovacích a sběrných tras se uvažuje 200 až 500 m.

B. Cyklistické trasy v extravilánu

Zde se používají především takové prvky sítě, které jsou odděleny od provozu motorových vozidel, jakož i cesty zemědělské a doprovodné. Tyto cyklistické trasy mají být spojeny s hlavními trasami v zastavěných oblastech.

1.1.1.3 Plánování sítě pro cyklistickou dopravu

Plánování sítě pro cyklistickou dopravu má být sladěno s územním plánováním a dopravním generelem. Doporučené pracovní kroky procesu plánování jsou zřejmé z obrázku 1.



Vymezení území, které je předmětem plánování

- § Toto území zpravidla zahrnuje město nebo obec se svými užšími vztahy, přičemž se mají zohledňovat hranice správních oblastí. Lokální plány mají být v souladu s plány sousedících oblastí a propojeny s funkčně vyššími sítěmi pro cyklistickou dopravu. Při vymezení území, které je předmětem plánování je třeba respektovat přírodní a funkční charakteristiky, jakož i zvláštnosti cyklistické dopravy.

Analýza stavu

- § V rámci tohoto pracovního kroku se analyzuje a dokumentuje stávající a potenciální poptávka, nehodová a problémová místa, jakož i současná nabídka.

Zjišťování zdrojů a cílů

- § Je potřebné kvantitativně nebo kvalitativně zjistit stávající i budoucí potenciální zdroje a cíle. Stávající cyklistický provoz je možné dokumentovat pomocí profilového sčítání, sčítání odstavených jízdních kol a dotazování.

Analýza nehod

- § Pro uvažované období (v jehož rámci se plánuje) má být provedeno vyhodnocení nehodovosti za minulá léta. Přitom se neberou v úvahu jen nehody cyklistů, ale všechny osobní nehody. Za určitých okolností může být potřebné na nehodových lokalitách provést preventivní opatření k ochraně cyklistů (okamžitý program).

Bariéry a problémová místa

- § V relevantní oblasti, která je předmětem plánování, je potřebné zjistit bariéry (např. železniční tratě, vodní toky, dálnice, rychlostní silnice, větší podnikatelské oblasti nebo zelené plochy). Nutno respektovat též silnice s vysokými intenzitami a rychlostmi motorové dopravy. Další problémová místa, která je nutno respektovat, vyplývají z existence velkých stoupání, schodišť, nevhodných povrchů nebo vlivů souvisejících s životním prostředím (např. hluk nebo zápach).

Posouzení stávající cyklistické infrastruktury

- § Mají být přezkoumána stávající zařízení pro cyklisty ohledně mezer v síti (např. chybějící úseky, chybějící místa pro křížení, jednosměrné komunikace s nemožností poježdění v protisměru nebo pro cyklistickou dopravu uzavřené pěší zóny), stavebních závad (např. příliš malé poloměry, nedostatečné šířky, špatné pohledové vztahy, špatná rozlišitelnost resp. špatné provedení začátku a konce zařízení, překážky ve světelném prostoru) a provozních nedostatků (např. nedostatečné zohlednění na světelně řízených křižovatkách, špatné svislé značení, odstavená vozidla bránící v provozu nebo příliš vysoké rychlosti motorové dopravy).
- § Dále mohou být specifikovány silnice a cesty, které jsou bez velkých stavebních nákladů vhodné k vedení cyklistických tras.

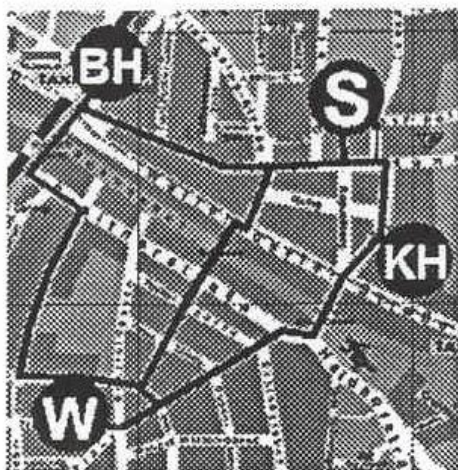
Sít' poptávkových linií

- § Poptávkové linie pro cyklisty představují ideální přímočarý spojení mezi zdrojem a cílem. Zvláště v městském prostoru je nutné sdružování blízkých sousedících linií. Přitom se zohledňují nabídky, bariéry a problémová místa vyplývající z analýzy stavu.



Konstrukce sítě a její promítnutí na silnice a cesty

- § Síť poptávkových linií se přezkoumá na základě místních charakteristik. Promítnutím poptávkových linií na stávající silnice a cesty vzniknou trasy sítě cyklistické dopravy. Při zohlednění hierarchického členění (viz kap. 5.2) se trasy rozdělí na hlavní, spojovací a sběrné.



Specifikace a posuzování opatření

- § Jednotlivým úsekům tras se přiřadí vhodné prvky sítě a doplňková stavební a dopravně-organizační opatření. Přitom se zohledňuje hierarchické členění. Pro každý prvek sítě se podle potřeby uvedou: konfliktní body a oblasti, vlivy na pěší dopravu, veřejnou dopravu, jakož i individuální dopravu v klidu a v pohybu.
- § Přibližné odhady nákladů, resp. detailní rozbory nákladů a užitku, jsou potřebné jak pro posuzování variant tras, tak i pro stanovení pořadí naléhavosti.

Stanovení pořadí priorit, specifikace opatření

- § Zde se definují opatření, která mají být realizována krátkodobě, střednědobě a dlouhodobě.

Práce s veřejností

- § Během celého procesu plánování je potřebné zapojovat a informovat veřejnost. Po ukončení plánování, jakož i při realizaci jednotlivých úseků cyklistických tras, je nutno veřejnosti trvale poskytovat aktuální informace o postupu.

Kontrola projektu

- § V následujících letech je nutná průběžná kontrola přijatelnosti a účinnosti provedených opatření, jakož i stálé sledování bezpečnosti provozu (analýza nehod).

1.2 CYKLOTRASA – PŘÍMÁ, BEZPEČNÁ, PLYNULÁ, KOMFORTNÍ

Rádi hovoříme o tom, že cyklistickou dopravu považujeme za rovnocennou a integrální součástí dopravního systému. Rádi zdůrazňujeme, že i cyklista je účastníkem silničního provozu a tudíž na něho se vztahují všechna práva i povinnosti jako na řidiče.

Pokud chceme zrovnoprávnit cyklistickou dopravu, pak je tedy nutné některé ulice zvýhodňovat pro ně, i třeba na úkor parkování. V jiných ulicích pak ale zase je třeba upřednostňovat parkování. Jedná se proto o komplexní přístup, kde všechny dopravní prostředky mají možnost pro svůj rozvoj. Pokud zrušíme kvůli stezce např. 50 parkujících míst, pak je nutné je někde jinde nalézt...

Pokud přistoupíme na tento princip, pak je nutné si klást otázku, jaké máme možnosti při plánování cyklistické infrastruktury. Tím se zabývá další kapitoly.

1.2.1 Bezpečná cyklotrasa

Cyklisté jsou stejně jako chodci nechráněnými účastníky provozu. Proto je nutné nároky bezpečnosti provozu velmi pečlivě respektovat jak při navrhování zařízení pro cyklisty, tak i dalších částí infrastruktury, které smějí být cyklisty používány.

V intravilánu je nutno vycházet z předpokladu, že přibližně polovina všech nehod se odehraje na křižovatkách a nebezpečí na úsecích je největší tam, kde není k dispozici žádné zařízení pro cyklisty a nejsou předpokládána žádná zklidňující opatření.

V extravilánu představují potenciál ohrožení především vysoké rychlosti motorové dopravy na silnicích bez oddělených zařízení pro cyklisty.

1.3 ZÁVAZNÉ PODKLADY

Současný stav

- § Existence mylného obecného povědomí o závaznosti norem

Právně nezávazné dokumenty

- § Norma ČSN 73 6110, podobně jako veškeré ostatní normy jsou ve smyslu zákona č.22/1997 Sb. nezávazné. ČSN tedy nejsou považovány za právní předpisy a není stanovena obecná povinnost jejich dodržování. Povinnost dodržovat normy, stejně jako povinnost dodržovat technické předpisy může vyplynout z jiného právního aktu, např. smlouvou nebo rozhodnutím správních orgánů. §TP (Technické podmínky) mají tedy z pohledu práva stejnou váhu jako ČSN

Právně závazné dokumenty

- § Zákon o provozu na pozemních komunikacích č.361/2000 Sb., resp. Vyhláška č.30/2001, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- § Související zákony týkající se zejména ochrany životního prostředí

Cílový stav

- § Nezávazná doporučení musí být podpořena zákonem (šířky jízdních pruhů, krajnice...)

1.4 KOMUNIKACE V INTRAVILÁNU

1.4.1 Kategorizace komunikací

Současný stav

- § Existence hotových kategorií s velice omezenými možnostmi hledání úsporných řešení ve stísněných městských poměrech

Cílový stav

- § Možnost pracovat s uličním prostorem ve smyslu odpovídajícího dopravního významu, resp. preference vybraného dopravního subsystému

Doporučené úpravy ČSN

- § Náhrada hotových kategorií obecným vzorcem, z něhož se příslušná „kategorie“ ze skladebných prvků utvoří. Tuto problematiku řeší TP 132 a 145. §Optimalizace šířky jízdních a parkovacích pruhů
- § Doplnění chybějících skladebných prvků (postranní dělicí ostrůvek, víceúčelový pás, zpevněná krajnice)
- § Zrušení některých povinných součástí šířkového uspořádání (odvodňovací proužek)

1.4.2 Komunikace bez zařízení pro cyklistickou dopravu nebo s víceúčelovým pruhem

Současný stav

§ Snaha o oddělení cyklistických stezek o komunikací s motorovou dopravou

Cílový stav

§ Stanovení potřebné míry segregace, která bude vycházet z bezpečnosti provozu, resp. z míry ohrožení souběžného provozu, která je dána kombinací rychlostí a intenzit

Doporučená řešení

§ Krajnice, rozšířený jízdní pruh, resp. víceúčelový pás

Doporučené úpravy ČSN

§ Uvést doporučené hodnoty kombinací rychlostí a intenzit souběžné motorové dopravy

Doporučené úpravy zákona

§ Definování krajnice ve smyslu možného využití pro jízdu cyklistů

§ Definování víceúčelového pásu

Poznámka: Víceúčelové pruhy jsou v Nizozemsku zcela běžnou záležitostí – viz obrázky.



1.4.2.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

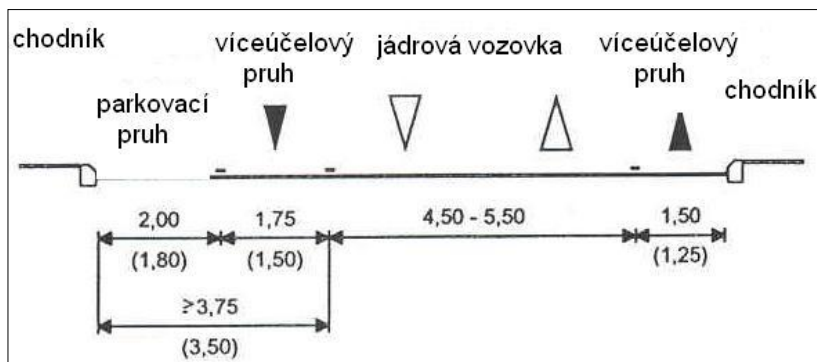
Funkce víceúčelového pruhu spočívá v tom, že lépe využívá disponibilní uliční prostor. Jestliže šířka komunikace neumožňuje zřízení jízdních pruhů nebo stezek pro cyklisty, je přesto možné díky víceúčelovému proužku cyklistům nabídnout samostatný prvek pro jízdu i orientaci. Podstatné je, že řidiči motorových vozidel jsou zřetelněji upozorňováni na přítomnost cyklistů a věnují jim více pozornosti.

Potřeba šířky dopravního prostoru víceúčelových pruhů

§ Pro víceúčelové pruhy platí stejné šířkové požadavky jako na cyklistické pruhy. Minimální rozměry víceúčelových pruhů nesmějí být zmenšovány ani ve stísněných podmínkách. V opačném případě má být upřednostněna jiná forma vedení cyklistické dopravy nebo smíšený provoz bez víceúčelového pruhu.

§ Tabulka: Orientační hodnoty šířek víceúčelových pruhů

Víceúčelový pruh	Základní šířka	Minimální šířka
vedle obrubníku	1,50 m	1,25 m
vedle parkovacích míst pro podélné stání	1,75 m	1,50 m
Jádrová vozovka (dva směry)	4,50 m až 5,50 m	Menší šířky jsou možné
Jádrová vozovka (jednosměrný provoz)	2,30 m až 2,50 m	



Obrázek : Obousměrná komunikace s víceúčelovými pruhy (rozměry v závorkách jsou minimální – všechny míry v [m])

Šířka jádrové vozovky

- § Má-li být umožněno míjení dvou osobních automobilů, je třeba, aby šířka jádrové vozovky činila 4,5 m až 5,5 m. Ve zvláštních případech jsou možné i menší šířky než 4,5 m. Na komunikacích s rychlostí motorové dopravy 30 km/h, kde k míjení motorových vozidel běžně nedochází, může být jádrová vozovka dimenzována 3,5 m.
- § Na vozovkách s víceúčelovými pruhy není značení dělicí čáry jako orientační pomůcky pro řidiče motorového vozidla účelné.
- § Na jednopruhových úsecích nebo v jednosměrných komunikacích má šířka zbývající vozovky sousedící s víceúčelovým pruhem činit 2,3 až 2,5 m. V opodstatněných výjimečných případech jsou přípustné šířky menší (např. oblast čekání před SSZ).

1.4.3 Jízdní pruhy pro kola

Současný stav

- § Obecná nedůvěra k vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru
- § Relativně velké prostorové nároky na minimální skladebné šířky pruhů

Cílový stav

- § Jízdní pruh pro kola musí být základním skladebným prvkem místní komunikace. Minimální šířky jízdního pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru dle ČSN musí podobně jako kategorie místních komunikací vycházet ze skladebných prvků. V tomto případě z dílčích částí průjezdního profilu cyklisty.

Doporučené úpravy ČSN

- § Uvést doporučené, ale i minimální hodnoty šířek pruhů pro cyklisty ve vztahu k sousedním pruhům a způsoby jejich oddělení.



Tato opatření jsou v zahraničí zcela běžnou součástí a nemusí se vždy jednat o cyklistické velmoci jako např. Nizozemsku či Dánsko. Níže uvedené příklady jsou z Německa (obrázek vlevo – Freiburg) a z Belgie (obrázek vpravo – Gent)



První vlašťovky se ale i začínají objevovat i v České republice. Příkladem může být cyklistický pruh v Uherském hradišti.



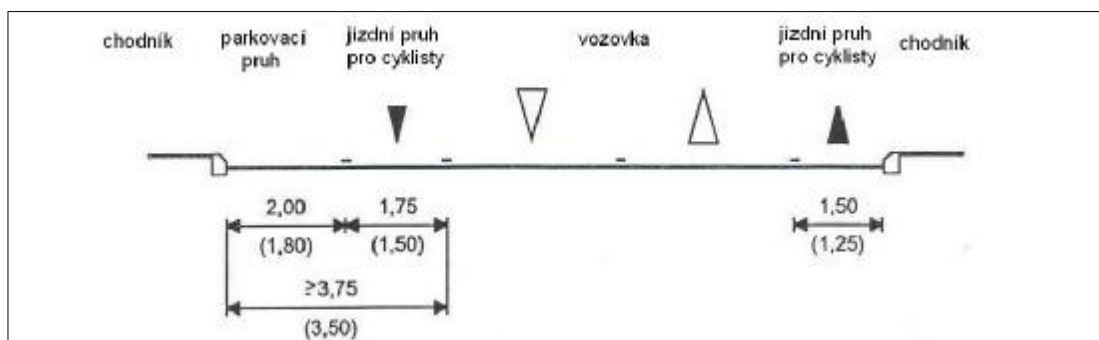
1.4.3.1 Porovnání s rakouskou směrnici RVS 3.13

Jízdní pruhy pro cyklisty jsou funkční jen tehdy, jestliže mohou být udržovány volné od stojícího i jedoucího provozu. V problémových oblastech (např. u konfliktních stykových křižovatek, v případě silného tlaku na parkování nebo v úzkých místech) se doporučuje jízdní pruhy pro cyklisty v celé ploše vybarvit. Jízdní pruhy pro cyklisty za parkovacími pruhy (mezi obrubníkem a parkovacím pruhem) se kvůli nepřehlednosti na křižovatkách a příjezdech k pozemkům nedoporučují.

Šířka dopravního prostoru jízdních pruhů pro cyklisty

- § Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty v intravilánu činí 1,5 m. Při nedodržení minimální šířky 1,25 m již není zajištěn dostatečný bezpečnostní odstup předjíždějících motorových vozidel. Jsou-li rychlosti motorové dopravy vyšší než 50 km/h, má být cyklistický pruh širší.
- § Na hlavních trasách s velkou intenzitou cyklistické dopravy je žádoucí šířka 2,0 m, která umožňuje předjížděcí manévry mezi cyklisty na cyklistickém pruhu navzájem.
- § Souběžně s parkovacími místy pro podélné stání je potřebné provádět cyklistický pruh širší, aby byla zajištěna ochrana před otvíranými dveřmi automobilů. Šířka parkovacího pruhu a cyklistického pruhu celkově má činit alespoň 3,75 m (min. 3,5 m).
- § Tabulka: Orientační hodnoty šířek jízdních pruhů pro cyklisty

Jízdní pruh pro cyklisty	V ₈₅ nejvýše 50 km/h		V ₈₅ vyšší než 50 km/h	
	Základní šířka	Minimální šířka	Základní šířka	Minimální šířka
vedle obrubníku	1,50 m	1,25 m	1,75 m	1,50 m
vedle parkovacích míst pro podélné stání	1,75 m	1,50 m	2,25 m	2,00 m



Obrázek: Vozovka s jízdním pruhem pro cyklisty při $V_{85} = 50$ km/h
(rozměry v závorkách jsou minimální – všechny míry v [m])

V případě sousedících parkovacích míst pro šikmé nebo kolmé stání má být jízdní pruh pro cyklisty proveden jako širší, aby byly možné parkovací manévry s dobrými pohledovými vztahy. Jízdní pruh sousedící s cyklistickým pruhem má být dimenzován s ohledem na dovolené rychlosti motorové dopravy. Kombinací minimálních šířek jízdních, cyklistických a parkovacích pruhů je potřebné se pokud možno vyhýbat.

Stavební oddělení v některých úsecích

- § Na místech, kde je možno očekávat protiprávní užívání jízdního pruhu pro cyklisty (např. přejíždění motorových vozidel v úzkých místech nebo pravidelné zastavování a parkování) může být v některých úsecích potřebné, jízdní pruh pro cyklisty a jízdní pruh pro motorová vozidla stavebně oddělit. Oddělovací prvky (např. vodící prahy, městské sloupky, masivní sloupky nebo ostrůvky) musí být pro účastníky provozu dobře viditelné.

Jízdní pruhy pro cyklisty na úzkých místech

- § Ani na úzkých místech nemá být šířka jízdního pruhu pro cyklisty menší než minimální. Není-li zachování jízdního pruhu pro cyklisty možné, lze tento pruh před úzkým místem změnit v pruh víceúčelový. Především provoz motorových vozidel je nutné na specifickou situaci zřetelně upozornit.

1.4.4 Cyklistické stezky

V úvodu je nutné říci, že pro zjednodušení dané problematiky se pro tuto kapitolu uvažují jak samostatné cyklistické stezky, tak cyklistické komunikace v přidruženém dopravním prostoru.

Současný stav

- § Obecná snaha o umístování cyklistů do přidruženého dopravního prostoru bez akceptování přejezdů pro cyklisty

Cílový stav

- § Řešení přednosti cyklistů na přejezdech pro cyklisty
- § Jejich použití řešit podle konkrétní dopravní situace

Doporučené úpravy zákona

- § Definovat přejezdy pro cyklisty jako místa s předností cyklistů

Právě v této otázce je nutné pamatovat na to, že v některých případech je nutné vytvořit pro cyklistu přímou, bezpečnou, plynulou a komfortní trasu, aby se pro něj stala atraktivní. To je možné docílit jen tím způsobem, pokud na takové páteřní cyklotrase bude na přejezdech definována přednost cyklistům. Jako příklad uvádíme české město Pardubice (obrázek vlevo). Dalším příkladem je nizozemské město ZWOLLE (obrázek na druhé straně), na kterém si můžeme všimnout nejen světelné signalizace, ale i dopravního



značení P4 – “Dej přednost v jízdě”, která je určena pro řidiče vozidel. To, že je taková situace možná i v České republice, ukazuje obrázek pravo z Pardubic.



1.4.5 Společné stezky pro pěší a cyklisty

Současný stav

§ Obecná snaha o oddělení cyklistů a chodců na společných stezkách pro pěší a pro kola

Cílový stav

§ Stanovení potřebné míry segregace, která bude vycházet z bezpečnosti provozu, resp. z míry ohrožení souběžného provozu, která je dána kombinací rychlostí a intenzit

Doporučené úpravy ČSN

§ Uvést doporučené hodnoty kombinací rychlostí a intenzit souběžné dopravy chodců a cyklistů

Níže jsou uvedeny typické příklady takových stezák (vlevo Pradubice, vpravo Ústí nad Labem)



1.4.5.1 P

orovnnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

Cyklistickou dopravu je možné připustit i v oblastech určených chodcům, je-li dostatečně zajištěna možnost soužití obou skupin. Přitom je potřebné zvažovat následující faktory: hustotu pěšího provozu, šířku dopravního prostoru, význam spojení pro cyklistickou dopravu, délky objížděk a alternativní trasy.

Stezky, používané chodci a cyklisty společně, jsou přípustné jen při malém provozu chodců a cyklistů, aby nedocházelo k vzájemným konfliktům a obtěžování. Společné chodníky a stezky pro

cyklisty se užijí jen tehdy, jestliže dopravní prostor pro oddělené vedení nedostačuje (dopravní prostor užší než 3,5 m) a vedení formou smíšeného provozu na vozovce není možné.

V hustě zastavěném území obcí se nedoporučují společné chodníky a stezky pro cyklisty doprovázející komunikace. Obzvláště je potřebné brát v úvahu domovní dveře a vjezdy, které přímo sousedí. Přes komunikace bez přednosti v jízdě se společný chodník a stezka pro cyklisty převedou formou přejezdu pro cyklisty.

Šířka společně užívaných stezek je obvykle dána jinými rámcovými podmínkami. U novostaveb je žádoucí usilovat o šířky 3 m (min. 2,5 m); na krátkých úzkých místech nesmí být šířka 1,6 m zužována ani v případě velmi nízké frekvence.

Plochy pro chodce, které jsou spolužívány jen cyklisty vyžadujícími zvláštní ochranu (chodník a stezka pro cyklisty bez povinnosti užití), mohou být vyznačeny dopravními značkami „Zákaz vjezdu všech vozidel“ resp. „Pěší zóna“ s dodatkovou tabulkou „vyjma cyklistů“ (toto ovšem není možné u chodníků doprovázejících komunikaci).

1.5 KŘÍŽOVATKY

1.5.1 Česká praxe – cyklista nemá přednost na přejezdech

Současný stav

- § Neexistuje potřeba zabezpečení
- § Cyklista nemá přednost na přejezdech

Cílový stav

- § Úpravy přednosti cyklistů na přejezdech pro cyklisty spojit s barevným zvýrazněním přejezdu

Doporučené úpravy ČSN

- § Zřízení cyklistických přejezdů podmínit barevným zvýrazněním



Problematika přednosti se již řešila v kapitole 1.4.4. Cesty pro kola. Zde byly prezentovány možnosti přednosti cyklistů.



1.5.2 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

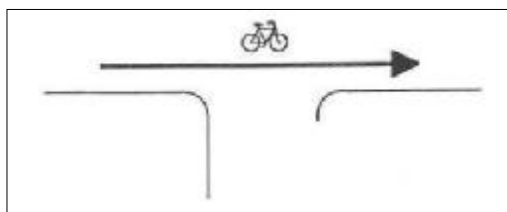
1.5.2.1 Všeobecná doporučení - Bezpečnost a komfort

Sít zařízení pro cyklistickou dopravu vyžaduje na křižovatkách specializované prvky pro potřeby cyklistů. K nehodám cyklistů dochází zvláště často v místech styku s motorovou dopravou. Bezpečnost a komfort cyklistů zajišťují následující principy:

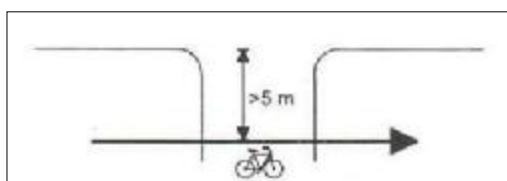
- Dobrý zrakový kontakt a prostorová blízkost zařízení pro cyklisty a paralelně vedené vozovky od vzdálenosti 20 m před křižovatkou. Parkování na zařízeních pro cyklisty a v rozhledových polích je před křižovatkami nutno vyloučit obzvláště naléhavě.
- Přímočaré vedení provozu cyklistů v bezprostřední oblasti křižovatek (posledních 10 m), aby bylo možno vyloučit nedorozumění ohledně volby dalšího směru cyklisty.
- Na křižovatkách se zařízeními pro cyklistickou dopravu musí být přednost v jízdě vymezena jednoznačně. Je potřebné se snažit o stejné poměry přednosti na zařízení pro cyklistickou dopravu a souběžné vozovce.
- Provedení zařízení pro cyklistickou dopravu má pokud možno respektovat princip jednosměrnosti s vyznačením pomocí směrových šipek.
- Zvýšené plochy křižovatek nebo převedení v úrovni vozovky pomocí mírných nájezdových a sjezdových ramp.
- Provádění snížení a stop-čar před případnými místy pro přecházení, aby byly pokud možno zmírňovány konflikty mezi čekajícími cyklisty a přecházejícími chodci.
- Doplnkové barevné provedení zařízení pro cyklistickou dopravu na zvláště nepřehledných nebo nebezpečných místech.

1.5.2.2 Všeobecná doporučení - odsazené nebo neodsazené vedení

V bližší oblasti křižovatky je nutno rozhodnout, zda bude provoz cyklistů veden přímo v sousedství provozu motorových vozidel (tj. neodsazeně) nebo dále od souběžné vozovky (tj. odsazeně). Jízdní pruhy pro cyklisty a víceúčelové pruhy jsou vždy neodsazené, u stezek pro cyklisty jsou možné obě varianty.



Obrázek Neodsazené vedení (cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru – kapitola 1.4.3.)



Obrázek: Odsazené vedení (cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru – kapitola 1.4.4 a 1.4.5.)

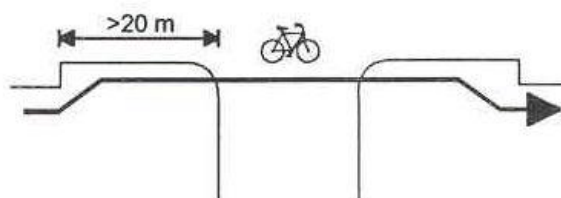
Neodsazené vedení

- § Neodsazené vedení představuje díky lepšímu zrakovému kontaktu mezi cyklisty řidiči motorových vozidel standardní řešení v intravilánu.
- § Tímto vedením je možné nejlépe předcházet konfliktům mezi motorovými vozidly odbočujícími vpravo a cyklisty jedoucími přímo.



Přivedení stezky pro cyklisty do blízkosti vozovky

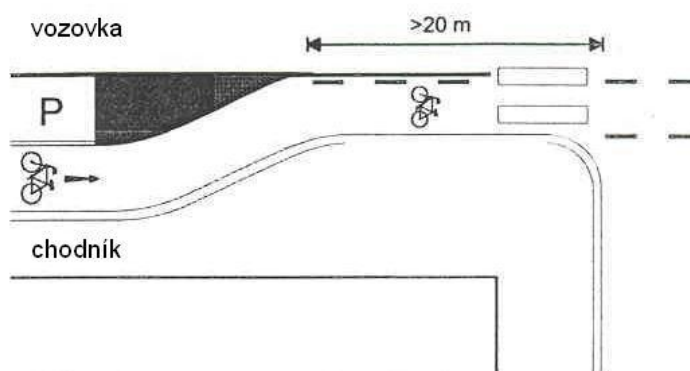
- § Stezky pro cyklisty doprovodné k vozovce, které jsou na úsecích vedeny za parkovacími nebo zelenými pruhy, mají být nejméně 20 m před křižovatkou přivedeny do bezprostřední blízkosti souběžné vozovky.



Obrázek: Utváření křižovatky s odsazenými úseky stezek pro cyklisty

Převedení do formy jízdního pruhu pro cyklisty

- § Aby bylo možné zajistit prostorovou blízkost k vozovce a optimální rozhledové poměry, je možné jednosměrné stezky pro cyklisty před křižovatkou převést do formy jízdního pruhu pro cyklisty. Bezprostředně za křižovatkou stezka pro cyklisty opět pokračuje.



Obrázek: Převedení stezky pro cyklisty do formy pruhu pro cyklisty na vjezdu do křižovatky

Průběžně odsazené vedení

- § Toto se používá především u obousměrných stezek pro cyklisty v extravilánu a u málo zatížených vjezdů do křižovatek. Je třeba dbát na to, aby odsazená stezka pro cyklisty byla u křižovatek od souběžné vozovky vzdálena nejméně 5 m. Vzdálenosti 2 m až 4 m jsou obzvláště konfliktní. Je potřebné zajistit dobrý zrakový kontakt a jednoznačné poměry přednosti.

1.5.2.3 Křižovatky v zastavěných oblastech

Konstrukční pokyny zde uvedené platí pro křižovatky s neodsazenými stezkami pro cyklisty, jízdními pruhy pro cyklisty a víceúčelovými pruhy. Tato řešení představují v zastavěných oblastech díky lepším rozhledovým poměrům obvyklý případ.

Stežka pro cyklisty

- § U křižovatek se stezkami pro cyklisty je obzvláště nutné dbát na dobré pohledové vztahy mezi cyklisty a křižujícími řidiči motorových vozidel. Dodatečně mohou být nutná upozornění na provoz cyklistů, zejména jde-li o provoz v obou směrech.

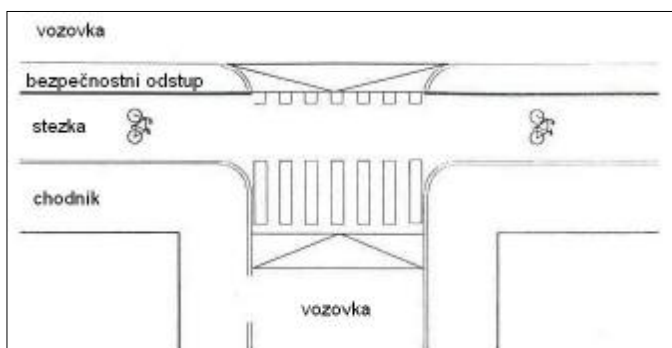


Přejezd pro cyklisty

- § Přes komunikaci bez přednosti v jízdě může být stežka pro cyklisty resp. společný chodník a stežka pro cyklisty převedena pomocí přejezdu pro cyklisty.

Zvýšený přejezd pro cyklisty

- § Na křižovatkách s funkčně podřazenými komunikacemi bez přednosti v jízdě se stežka pro cyklisty pro zdůraznění přednosti vede ve stejné úrovni jako na navazujících úsecích. Přejezd motorových vozidel přes stežku pro cyklisty je umožněn pomocí ramp. Díky malým rychlostem přejezdu motorových vozidel je optimálně zajištěna bezpečnost provozu cyklistů. Příkladem může být město Ostrava – viz. obrázek.



Stezka pro cyklisty, která není vedena průběžně

- § Jednosměrné stezky pro cyklisty mohou být před křižovatkou změněny v jízdní pruh pro cyklisty.

Stezka pro cyklisty bez přednosti v jízdě

- § Jestliže je možné stezku pro cyklisty přes křižovátku převést bez přednosti, potom se stezka v oblasti křižovátky přerušuje.

Připojení k opačné straně komunikace

- § Je-li u stykových křižovatek na protější straně vedena stezka pro cyklisty, potom je potřebné vytvořit možnost připojení do zaústějící komunikace. Toto může být zajištěno vytvořením čekací plochy ve středu vozovky nebo středním dělicím ostrůvkem.

Vjezdy

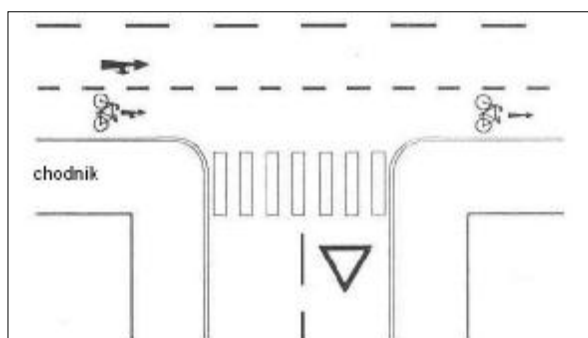
- § U vjezdů a výjezdů ke garážím, čerpacím stanicím a pozemkům, které křížují stezku pro cyklisty, je nutno dbát následujících zásad:
 - vytvořit pohledové vztahy
 - křížení vytvářet pokud možno pravouhle
 - rampy pro motorová vozidla, stezka pro cyklisty bez snižování úrovně
 - nápadné provedení konfliktní plochy (např. jinou barvou)
 - u obousměrných stezek pro cyklisty: upozornění na provoz cyklistů v obou směrech

1.5.2.4 Jízdní pruhy pro cyklisty, víceúčelové pruhy

V případě jízdních pruhů pro cyklisty a víceúčelových pruhů je průplet s motorovými vozidly odbočujícími vpravo možný již před křižovatkou. V závislosti na potřebné kapacitě křižovátky, intenzitě provozu a šířkových poměrech jsou možné tři varianty:

Jízdní pruh pro cyklisty nebo víceúčelový pruh vedle vozovky bez řadicího pruhu pro pravé odbočení

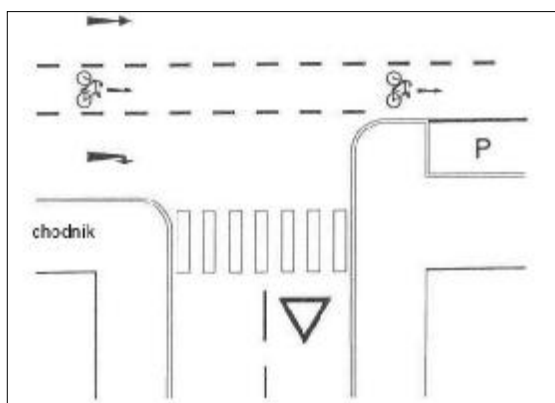
- § Jestliže řadicí pruh pro pravé odbočení není z důvodu nedostatku místa nebo důvodů kapacitních na souběžné vozovce zřízen, potom může být jízdní pruh pro cyklisty nebo víceúčelový pruh průběžně veden přes křižovátku na okraji vozovky. Při silném provozu cyklistů a silném pravém odbočení resp. při velkém podélném sklonu je tato varianta nevhodná.



Obrázek: Křižovatka bez řadicích pruhů pro pravé odbočení

Jízdní pruh pro cyklisty nebo víceúčelový pruh vedle řadicího pruhu pro pravé odbočení

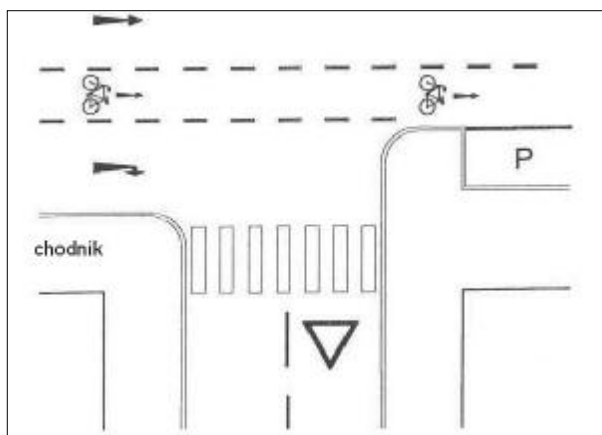
- § Při dostatku místa je možné řadicí pruh pro pravé odbočení zřídít vpravo v sousedství jízdního pruhu pro cyklisty nebo víceúčelového pruhu.
- § Obzvláště pečlivě je nutno posuzovat průpletový úsek na začátku řadicího pruhu pro pravé odbočení.



Obrázek: Křižovatka se samostatným řadicím pruhem pro pravé odbočení

Víceúčelový pruh kombinovaný s řadicím pruhem pro pravé odbočení

- § Je-li pro řadicí pruh pro pravé odbočení a zařízení pro cyklistickou dopravu dohromady k dispozici šířka menší než 3 m, může průplet před křižovatkou zajistit kombinovaný víceúčelový pruh pro cyklisty a vpravo odbočující motorová vozidla. I při této variantě je potřebné usilovat o jednoznačné, přímočaré vedení cyklistů jedoucích přímo.

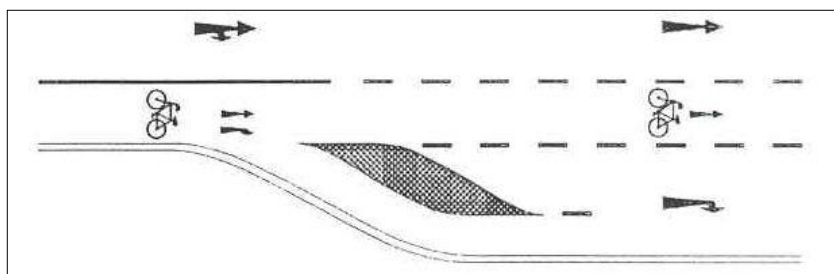


Obrázek: Křižovatka s víceúčelovým pruhem pro cyklisty a vpravo odbočující motorová vozidla

Průpletová oblast před řadicím pruhem pro pravé odbočení

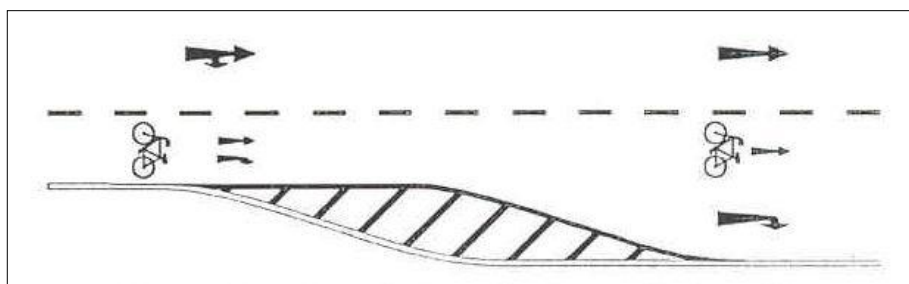
- § U řešení znázorněných na výše uvedených obrázcích je potřebné obzvláště zohledňovat průpletovou oblast na začátku řadicího pruhu pro pravé odbočení. Směr jízdy cyklisty musí být včas a jednoznačně zřejmý, aby byly pokud možno omezeny konflikty mezi motorovými vozidly odbočujícími vpravo (zejména nákladními automobily) a cyklisty jedoucími přímo.

Cyklistická výhybka (vytvořená vodorovným značením nebo stavebními opatřeními) umožňuje následně jedoucím řidičům motorových vozidel, aby jednoznačně rozlišili cyklisty jedoucí přímo a vpravo.



Obrázek: Cyklistická výhybka na začátku řadicího pruhu pro pravé odbočení

Pomocí tzv. odsuvného dopravního stínu je možné ve stísněných poměrech získat více místa k vyhýbání v konfliktních interakcích.



Obrázek: Odsuvný dopravní stín na začátku řadicího pruhu pro pravé odbočení

Samostatné pruhy pro volné pravé odbočení (trojúhelníkové ostrůvky)

- § V zastavěných oblastech jsou tyto pruhy z důvodů bezpečnostních problémů pro chodce a cyklisty zásadně problematické. Na křižovatkách s neodsazenými zařízeními pro cyklistickou dopravu je potřebné je odmítnout.

1.5.3 Vlevo odbočující cyklista

Současný stav

- § Nejsou definovány způsoby levého odbočení

Cílový stav

- § Vymezit způsoby levého odbočení a podmínky za jakých lze jednotlivé typy použít (intenzita souběžného provozu motorových vozidel, způsob vedení cyklistické trasy).

Doporučená řešení

- § Nepřímé odbočení vlevo, přímé odbočení vlevo, cyklistické propustě a rozšířené jízdní pruhy

Doporučené úpravy ČSN

- § Pro jednotlivé způsoby levého odbočení uvést podmínky za jakých lze jednotlivé typy použít (intenzita souběžného provozu motorových vozidel, způsob vedení cyklistické trasy).



Schéma způsobů odbočování vlevo

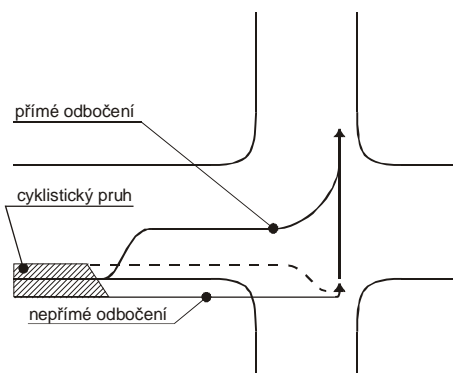
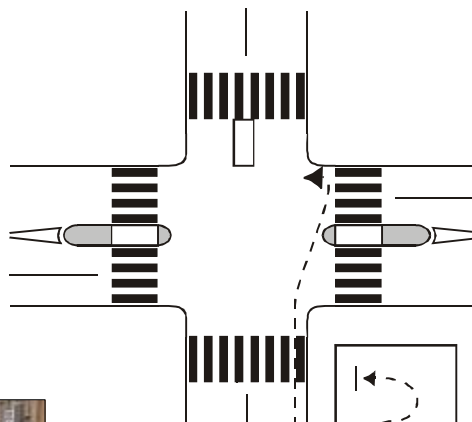


Schéma nepřímého odbočování vlevo



(návrh dodatkové tabule)



1.5.3.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

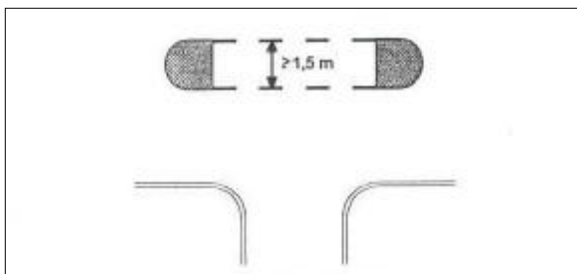
U jízdních pruhů pro cyklisty a víceúčelových pruhů je přímé pravé odbočení řešením standardním. Při vysokém podílu cyklistů odbočujících vlevo, silném provozu motorových vozidel a na velkých křižovatkách jsou účelná opatření pro zajištění levého odbočení:

Na světelně řízených křižovatkách mohou být na komunikacích s jízdními pruhy pro cyklisty a víceúčelovými pruhy předpokládány přidatné jízdní pruhy pro cyklisty vedle řadicích pruhů pro levé odbočení, resp. předsazené jízdní pruhy pro cyklisty.

Čekací pruh ve středu vozovky

- § Není-li z důvodu nedostatku místa nebo z důvodu potřeby realizovatelný plnohodnotný řadicí pruh pro levé odbočení, potom může být odbočování cyklistů usnadněno užším čekacím pruhem ve středu vozovky.
- § Tyto čekací pruhy mají mít šířku nejméně 1,5 m. Mohou být současně používány i jako opatření pro usnadnění přecházení nebo jako plocha pro vlevo odbočující motorová vozidla.
- § Je-li vlevo odbočující relace určena výhradně pro cyklisty (např. příjezd ke stezce pro cyklisty, parkovišti jízdních kol nebo povolená jízda v jednosměrné komunikaci).

v protisměru), je možné na čekacím pruhu vyznačit symboly jízdního kola a směrové šipky.



Obrázek: Čekací pruh uprostřed vozovky

Čekací plocha pro nepřímé levé odbočení

- § Pro zvýraznění správné čekací pozice při nepřímém levém odbočení nebo jako odkaz na tento způsob může být předpokládáno zřízení samostatné čekací plochy pro nepřímé levé odbočení. Tato plocha se podle místní dispozice vyznačí vpravo nebo vlevo vedle zařízení pro cyklisty a opatří symbolem jízdního kola, směrové šipky pro levé odbočení a stopčáry.

1.5.4 Světelné řízené křižovatky

Současný stav

- § Současná legislativa nedovoluje použít samostatné signály pro cyklisty
- § Problematika je rozvedena ve II.dílu publikace Rozvoj cyklistické dopravy v České republice

Cílový stav

- § Vymezit způsoby řízení světelnou signalizací podložené úpravou zákona

Doporučená řešení

- § Společná signalizace s automobilovou dopravou, s chodci a vlastní signály

Doporučené úpravy ČSN

- § Pro jednotlivé způsoby řízení světelnou signalizací uvést podmínky za jakých lze jednotlivé typy použít

Doporučené úpravy zákona

- § Definovat přejezdy pro cyklisty jako místa s předností cyklistů

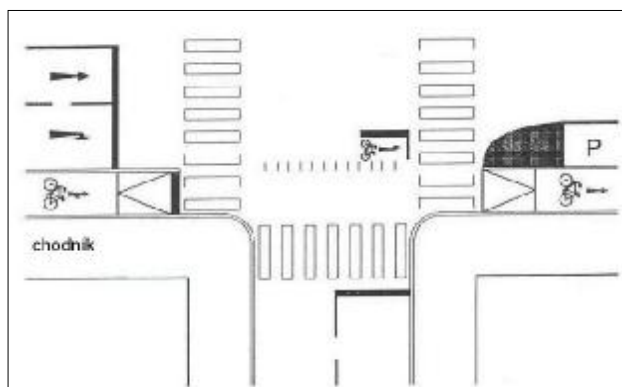


1.5.4.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

U křižovatek řízených světelnou signalizací je potřebné brát v úvahu následující body:

Předsunuté stopčáry

- § Stopčáry zařízení pro cyklistickou dopravu mají být předsunuty 3 m až 5 m před stopčáry určené motorovým vozidlům, aby se cyklisté na začátku zelené fáze nacházeli v zorném poli řidiče motorového vozidla.
- § Obrázek: Příklad světelně řízené křižovatky se stezkou pro cyklisty



Programování a fázování světelného signalizačního zařízení

- § Vyklizovací rychlost provozu cyklistů se předpokládá 5 m/s, při vlastní signalizaci 4 m/s.
- § Z důvodů komfortu a bezpečnosti (jízda na červenou) je potřebné se snažit o to, aby cyklisté nečekali déle než 40 s.
- § Jestliže cyklisté nejsou řízeni společně s motorovými vozidly, mají mít vlastní návěstidla. Tato mají být uspořádána tak, aby u ostatních účastníků provozu nemohly vznikat žádné omyly či chybné interpretace.
- § Samostatná návěstidla pro cyklisty a chodce se na základě rozdílných vyklizovacích dob doporučují zejména při dlouhých vyklizovacích prostorech.
- § Cyklisté na stezkách pro cyklisty mají dostat zelenou s náskokem 2 s před motorovými vozidly, aby se na začátku zelené fáze zmírnily konflikty mezi řidiči odbočujícími ze souběžné komunikace vpravo a cyklisty jedoucími přímo.

Jsou-li velmi frekventované stezky pro cyklisty křížovány intenzivním provozem motorových vozidel odbočujících vpravo, potom má být provoz cyklistů veden pokud možno bezkonfliktně pomocí samostatné fáze. Na světelně řízených křižovatkách s jízdními pruhy pro cyklisty a víceúčelovými pruhy se doporučují řešení následující.

Rozšířený jízdní pruh pro cyklisty

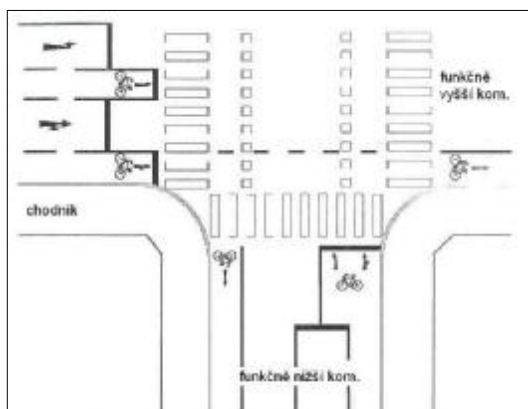
- § Zejména na příjezdech ke křižovatkám u funkčně podřazených komunikací a při delších červených fázích může být cyklistickému provozu přisouzena větší plocha mezi přechodem pro chodce a stopčárou pro motorová vozidla (rozšířený jízdní pruh pro cyklisty). Tato varianta zlepšuje pohledové vztahy a usnadňuje přímé levé odbočení.
- § Aby bylo zabráněno omylům řidičů motorových vozidel, nemá rozšířený jízdní pruh pro cyklisty zahrnovat celou šířku jízdního pruhu pro motorová vozidla.

Jízdní pruhy pro cyklisty vedle jízdních pruhů pro levé odbočení

- § Jízdní pruhy pro cyklisty vedle jízdních pruhů pro levé odbočení mohou být zřizovány v případě potřeby a dostatku místa. I tyto pruhy se o cca 3 m až 5 m předsadí před stopčárou pro motorová vozidla.

Vodorovné značení na křižovatkách

- § Zařízení pro cyklistickou dopravu se na funkčně nadřazené komunikaci značí i přes křižovátku.



Obrázek: Příklad světelně řízené křižovatky s jízdním pruhem pro cyklisty

Na funkčně podřazené komunikaci se zařízení pro cyklistickou dopravu buďto vyznačí jako přejezd pro cyklisty nebo se přeruší.

1.5.5 Okružní křižovatky

Současný stav

§ Nejsou vymezeny speciální zařízení pro cyklistu

Cílový stav

§ Vymezit typy vedení cyklistů na okružních křižovatkách

Doporučená řešení

§ Odsazené stezky pro cyklisty, oběžné stezky a okružní křižovatky se zrušeným zařízením pro cyklisty

Doporučené úpravy ČSN

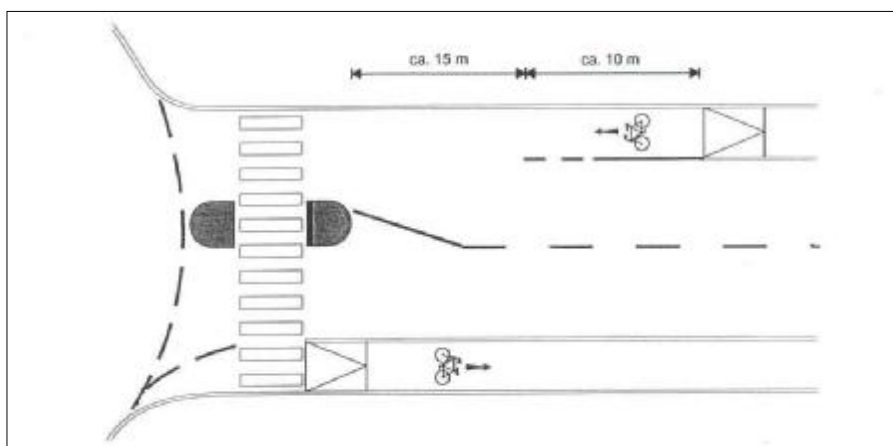
§ Pro jednotlivé typy vedení cyklistů na okružních křižovatkách uvést podmínky za je lze použít (intenzita souběžného provozu motorových vozidel, způsob vedení cyklistické trasy).

1.5.5.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

Okružní křižovatky mohou pro cyklisty představovat značný bezpečnostní problém. Zařízení pro cyklistickou dopravu v oblasti okružních křižovatek je proto nutno posuzovat obzvláště pečlivě. Kromě ustanovení RVS 3.44 je potřebné respektovat následující pokyny související s bezpečností:

- Cyklisté, kteří jedou proti směru provozu na okružním pásu, jsou s ohledem na pohledové zvyklosti řidičů motorových vozidel obzvláště ohroženi.
- Jednosměrné stezky pro cyklisty okolo okružního pásu jsou problematické, neboť nutno počítat s jejich poježděním v obou směrech.
- Na okružním pásu nemají být zřizovány žádné jízdní pruhy pro cyklisty.

U jednopruhových okružních křižovatek průměru do 30 m je nejbezpečnější formou vedení smíšený provoz motorových vozidel a cyklistů. Jednosměrné stezky pro cyklisty, jízdní pruhy pro cyklisty a víceúčelové pruhy mají končit před vjezdem do okružní křižovatky, aby byl umožněn bezpečný přechod do smíšeného provozu.



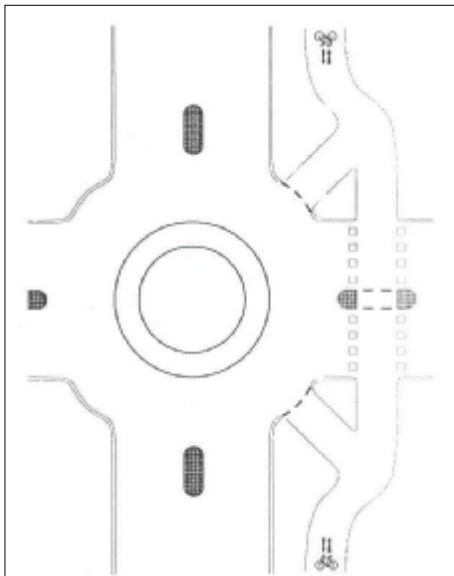
Obrázek: Připojení jednosměrných stezek pro cyklisty do okružní křižovatky

V případě obousměrných stezek pro cyklisty a na velkých okružních křižovatkách (zejména při vícepruhovém okružním pásu) s vysokými intenzitami provozu lze doporučit oddělené vedení cyklistické dopravy. Místa křížení cyklistické stezky s vjezdy a výjezdy se uspořádají podle RVS 3.44.

Vedení musí být jednoznačné a pro všechny účastníky provozu dobře rozlišitelné. Na cyklisty jedoucí proti smyslu okružního pásu je potřebné zvláště upozornit.

Vjezdové a výjezdové cesty mezi obousměrnou stezkou pro cyklisty vedoucí po jedné straně a protilehlým křižovatkovým ramenem je potřebné posuzovat obzvláště pečlivě. Stavebními nebo výtvarnými opatřeními má být zabráněno vjíždění cyklistů do protisměru okružního pásu, resp. zkracování cest řezáním zatáček. Připojení obousměrné stezky pro cyklisty se může provést i zřízením vjezdů a výjezdů v kvadrantech.

Obrázek: Připojení obousměrné stezky pro cyklisty do kvadrantů okružní křižovatky



1.5.6 Mimoúrovňová křížení

Současný stav

§ Nejsou vymezeny speciální zásady

Cílový stav

§ Vymezit zásady řešení mimoúrovňových způsobů křížení (potřeba a způsoby oddělení od pěších)

Doporučené úpravy ČSN

§ Zásady řešení doplnit o doporučené údaje o maximálním podélném sklonu, minimální šířce v závislosti na délce...



rázek –
příklad
Zwolle



Obrázek – příklad Pardubice

1.5.6.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

Mimoúrovňové křižovatky se pro své vysoké náklady uvažují jen tehdy, jestliže důležité spojnice cyklistické dopravy kříží kapacitní komunikace.

Díky úplnému oddělení od provozu motorových vozidel se vyznačují vysokou bezpečností provozu, při nevýhodném vedení a provedení (např. dlouhé okliky, velká stoupání, tmavé podjezdy) však mohou vykazovat problémy ohledně přijatelnosti.

Podjezdy a nadjezdy pro cyklisty a chodce přes dálnice, zařízení kolejových drah, řeky a další lineární bariéry vytvářejí přímé spojnice a jsou proto důležitým prostředkem podpory cyklistické dopravy. K dodatečnému vybudování ramp pro cyklisty a kočárky se mohou hodit i stávající schodiště.

U nových zařízení mají být respektovány následující požadavky:

- Bezpečné a komfortně sjízdné rampy (stoupání do 6 %, kritéria kvality viz bod 7.3)
- Na rampách: oddělování cyklistů a chodců počínaje disponibilní šířkou 4 m
- Pokud možno žádné okliky, malé výškové rozdíly
- Využití topografie
- V hlavním směru proudění větru vytvářet vhodnou ochranu

U podjezdů má být navíc zohledňováno následující:

- Zcela přehledné a dobře osvětlené
- Světlá výška 2,5 m, šířka ne menší než 3,5 m
- Poměr šířky a délky ne menší než 1 : 4

1.6 ZVLÁŠTNÍ ASPEKTY ZAŘÍZENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

1.6.1 Dvousměrná cyklistická doprava

Současný stav

- § Existence obousměrných jednostranných a oboustranných zařízení pro cyklistickou dopravu v přidruženém dopravním prostoru nemá při stávající stavu legislativy vliv na bezpečnost provozu

Cílový stav

- § Za předpokladu přednosti cyklistů na cyklistických přejezdech se musí jednoznačně definovat pravidla pohybu cyklistů při jízdě vlevo, resp. podmínky zřízení obousměrných cyklistických zařízení

Doporučená řešení

- § Zrušení cyklistických přejezdů na nepřehledných křižovatkách, jen delší souvislé tahy

Doporučené úpravy ČSN

- § Definovat podmínky zřízení obousměrných cyklistických zařízení (cyklistické přejezdy v kombinaci s intenzitami dopravy, resp. rozhledovými poměry

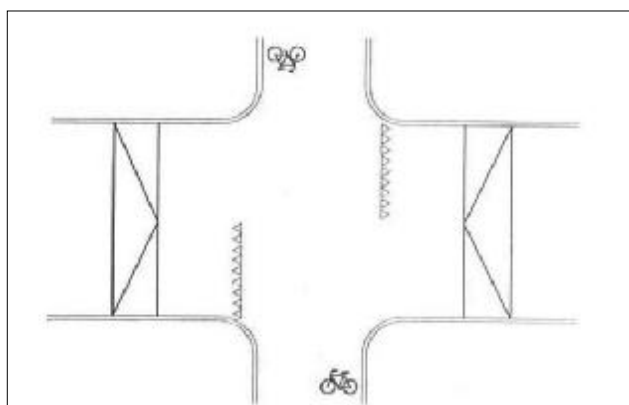
Doporučené úpravy zákona

- § Definovat pravidla přednosti pro jízdu vlevo na přejezdech pro cyklisty



1.6.1.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

Přednost pro provoz cyklistů má být realizována u křižovek hlavních cyklistických tras s funkčně podřadnými komunikacemi. Je-li zařízení pro cyklistickou dopravu vyznačeno značkou jako stezka pro cyklisty, může být přes vozovku převáděna formou přejezdu pro cyklisty; u ostatních cest se povinnost dát přednost ze strany křižujícího provozu zvýrazní dopravními značkami „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“.



Obrázek: Křižovatka s předností cyklistického provozu



Je možné realizovat následující doplňková opatření:

- zvýšení zařízení pro cyklistickou dopravu nad úroveň vozovky
- osově posuny nebo zúžení vozovky (např. střední dělicí ostrůvek)
- bílé trojúhelníky na vozovce jako doplněk dopravní značky „Dej přednost v jízdě“
- stopčára a dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“ při nepříznivých rozhledových poměrech
- dopravní značky provést dodatečně formou symbolů na vozovce
- žluté přerušované světlo

1.6.2 Začátek a konec cyklistických cest

Současný stav

- § Nejsou definovány
- § Problematika je rozvedena ve II.dílu publikace Rozvoj cyklistické dopravy v České republice

Cílový stav

- § Vymezit typy začátků a konců cyklistických cest

Doporučená řešení

- § Napojení do paralelně probíhající trasy na komunikaci

Doporučené úpravy ČSN

- § Pro jednotlivé typy začátků a konců cest uvést podmínky zřizování (intenzita souběžného provozu motorových vozidel, další vedení cyklistické trasy)

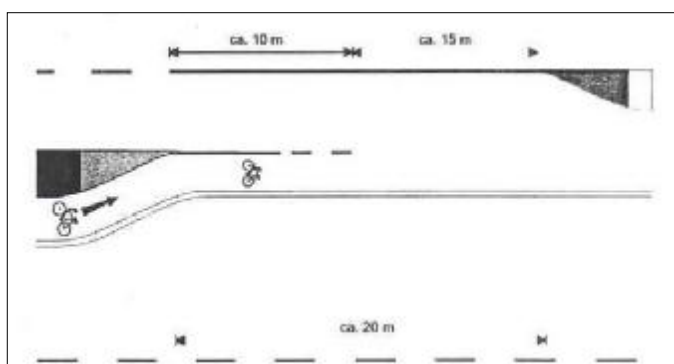


1.6.2.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

Stezky pro cyklisty bez dalšího pokračování nemají končit uprostřed úseku nebo na nepřehledných místech; podle možností je potřebné usilovat o převedení na jízdní pruhy pro cyklisty nebo víceúčelové pruhy.

Jednosměrné stezky pro cyklisty

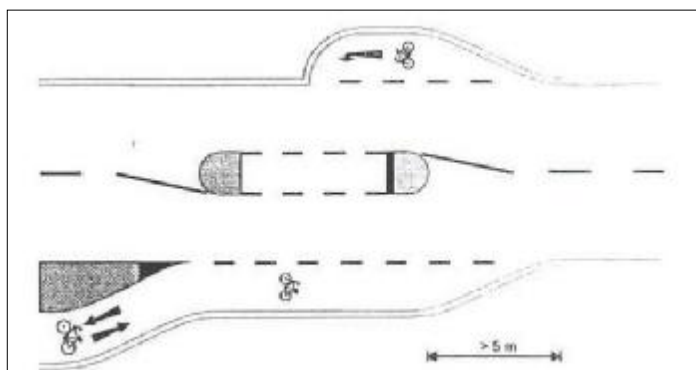
- § Přechod jednosměrné stezky pro cyklisty na vedení ve smíšeném provozu má umožnit bezkonfliktní smíšení cyklistů a motorových vozidel. Průpletový úsek pro zajištění přechodu cyklistické stezky do jízdního pruhu pro cyklisty nebo víceúčelového pruhu má mít délku nejméně 20 m a být dobře přehledný. Jak cyklistická stezka tak i vozovka může mít boční posun.



Obrázek: Ukončení jednosměrné stezky pro cyklisty – příklad z Pardubic

Obousměrné stezky pro cyklisty

- § Na začátku a konci obousměrné stezky pro cyklisty musí cyklisté překřížit vozovku. Mají být respektovány pokyny uvedené v kap. 9.3. Střední dělicí ostrůvek uprostřed vozovky v kombinaci s čekacím pruhem pro levé odbočení může nabídnout bezpečnější levé odbočení na stezce pro cyklisty.



Obrázek: Ukončení obousměrné stezky pro cyklisty se středním dělicím ostrůvkem – příklad z Pardubic

U obousměrných stezek pro cyklisty, které jsou na začátku obce převáděny do podoby jednosměrného zařízení pro cyklistickou dopravu nebo přecházejí do smíšeného provozu, se tento přechod pokud možno udělá v blízkosti stavebního opatření ke zklidnění dopravy (např. středního dělicího ostrůvku nebo šikany).

1.6.3 Zúžená místa

Současný stav

- § Nejsou definována

Cílový stav

- § Minimální šířky jízdního pruhu pro cyklisty musí vycházet ze skladebných prvků. V tomto případě z dílčích částí průjezdního profilu cyklisty

Doporučená řešení

- § Souběžná redukce šířek všech skladebných prvků místní komunikace

Doporučené úpravy ČSN

- § Definovat pojem zúžené místo a uvést podmínky zřizování (intenzita a rychlost souběžného provozu motorových vozidel, vedení cyklistické trasy)

1.6.4 Autobusové zastávky

Současný stav

- § Způsoby vedení cyklistických pruhů a cest nejsou definovány
- § Problematika je rozvedena ve II.dílu publikace Rozvoj cyklistické dopravy v České republice

Cílový stav

- § Vymežit typy a způsoby vedení cyklistických pruhů a cest
- § Doporučená řešení
- § V hlavním dopravním prostoru – odděleně a smíšeně, v přidruženém dopravním prostoru – vedle zastávky a přes zastávku

Doporučené úpravy ČSN

- § Pro jednotlivé typy a způsoby vedení cyklistických pruhů v zastávce uvést podmínky zřizování

1.6.4.1 Porovnání s rakouskou směrnicí RVS 3.13

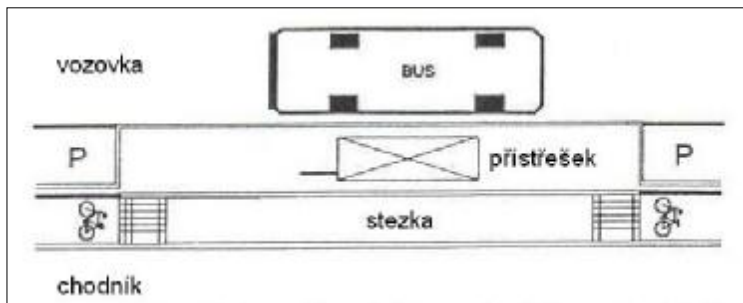
V oblastech zastávek veřejné dopravy je nutné dosáhnout souladu požadavků nastupujících a vystupujících cestujících a projíždějících cyklistů. Pro čekající cestující je žádoucí předpokládat čekací plochu o šířce nejméně 2 m. Vedení provozu cyklistů má být jednoznačné a bez výrazných osových posunů. V závislosti na dispozici ploch a intenzit dopravy může být v oblasti zastávky nutná změna způsobu vedení cyklistické dopravy.

Vedení stezek pro cyklisty

- § Je-li za plochou pro čekající cestující dostatečně široký prostor pro stezku pro cyklisty a chodník, potom se doporučuje vedení za čekací plochou. Upozornění na nebezpečnou oblast (např. změna povrchu a výškový rozdíl ke stezce pro cyklisty), ochranné mříže a průhledný zastávkový přístřešek mohou přispívat ke zmírnění konfliktů (obr.).
- § Vzhledem k velké konfliktnosti je potřebné se v oblasti zastávek vyhnout zužování chodníku nebo stezky pro cyklisty.

Obrázek: Zastávka s mysem, kde je cyklistická stezka vedena za čekací plochou – příklad je z Pardubic





Není-li u autobusových zastávek za plochou pro čekající cestující dostatek místa, musí být cyklistická doprava převedena na

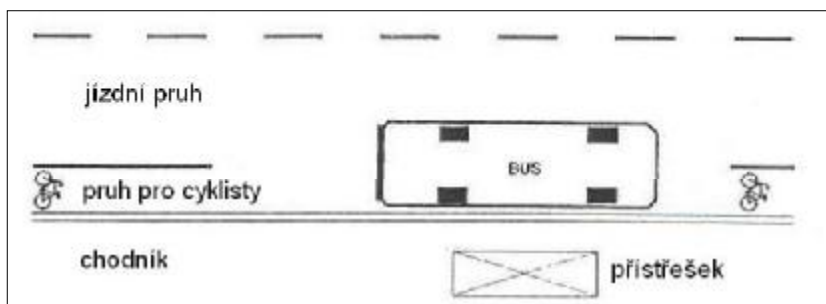
vozovku (toto je možné jen u jednosměrných stezek pro cyklisty). Stezka pro cyklisty se v dostatečné vzdálenosti před zastávkou převede na vozovku a změní v jízdní pruh pro cyklisty.

Jen při velmi slabém provozu chodců a cyklistů a nízké frekvenci cestujících je možné ve stísněných podmínkách stezku pro cyklisty před zastávkou ukončit a provést prostorem pro čekající cestující formou společného chodníku a stezky pro cyklisty. Takový příkladem je opět stezka v Pardubicích

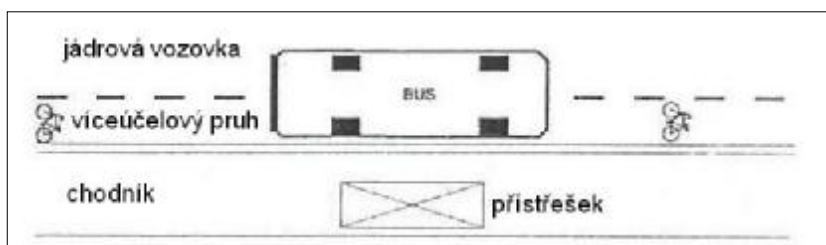


Vedení jízdních pruhů pro cyklisty a víceúčelových pruhů na autobusových zastávkách

U zastávek na okraji vozovky, kde obrubník probíhá průběžně podél okraje vozovky, autobus zastavuje přímo na jízdním pruhu pro cyklisty nebo víceúčelovém pruhu. Jízdní pruh pro cyklisty se má v prostoru zastávky přerušit, víceúčelový pruh může být zastávkou veden.



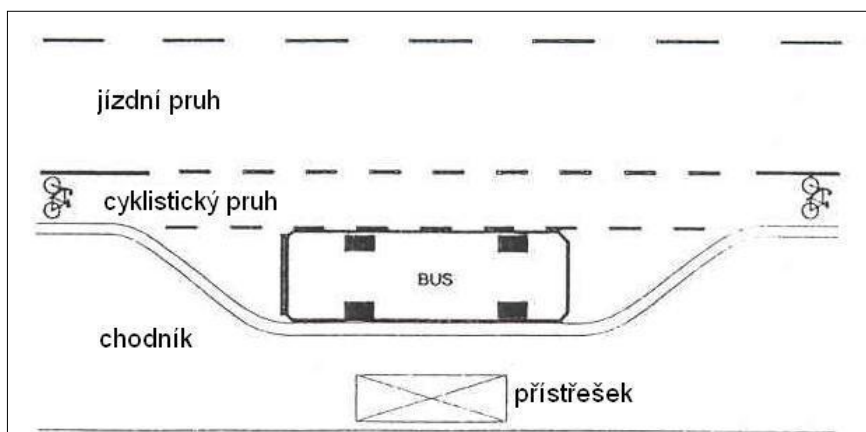
Obrázek: Zastávka na okraji vozovky s přerušeným jízdním pruhem pro cyklisty



Obrázek: Zastávka na okraji vozovky s průběžným víceúčelovým pruhem



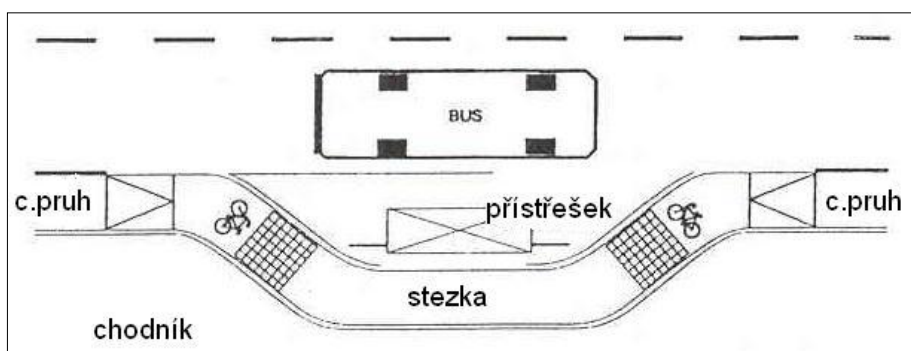
V oblasti zastávkových zálivů je možné jízdní pruh pro cyklisty nebo víceúčelový pruh vést tehdy, je-li šířka zálivu nejméně taková, jako šířka autobusu; užší zálivy jsou nevhodné.



Obrázek: Zálivová zastávka s jízdním pruhem pro cyklisty

Kombinovaný jízdní pruh pro autobusy a cyklisty před zastávkou může minimalizovat možné konflikty. Toto opatření funguje formou průpletového úseku a usnadňuje příjezd autobusů (podle intenzity provozu cyklistů a autobusů délka činí nejméně 20 m).

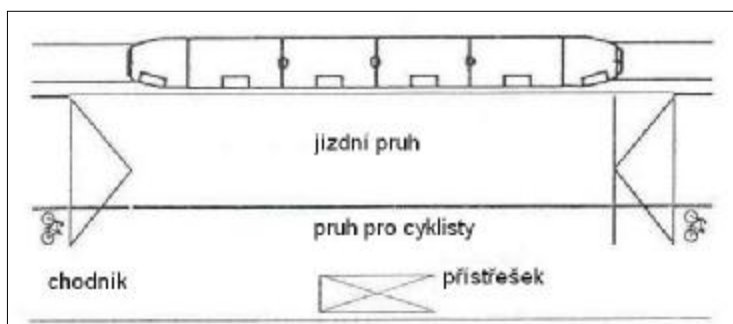
Při velké frekvenci autobusů a dostatku místa za plochou pro čekající cestující může být jízdní pruh pro cyklisty nebo víceúčelový pruh před zastávkou s mysem změněn ve stezku pro cyklisty a veden za plochou pro čekající cestující. Aby byly minimalizovány konflikty mezi čekajícími cestujícími a cyklisty, má být tato změna provedena včas před zastávkou a bez výrazných bočních posunů.



Obrázek: Zastávka s mysem, kde je jízdní pruh pro cyklisty veden za čekací plochou formou stezky pro cyklisty

Vedení jízdních pruhů pro cyklisty a víceúčelových pruhů na tramvajových zastávkách

- § Pro zvýšené nebezpečí pádu nemohou být jízdní pruhy pro cyklisty a víceúčelové pruhy značeny přímo v oblasti kolejí. Přímocharé vedení před plochou pro čekající cestující je proto možné jen v případě zastávek na vozovce (se zvýšenou vozovkou i bez ní).



Obrázek: Zastávka se zvýšenou vozovkou a jízdním pruhem pro cyklisty

V oblasti zastávky s mysem může být jízdní pruh pro cyklisty, resp. víceúčelový pruh, při silném provozu cyklistů a velké frekvenci cestujících, jakož i dostatku místa, změněn ve stezku pro cyklisty a veden za zastávkovým přístřeškem.

Časového oddělení výměny cestujících a jedoucího provozu je možné u zastávek na vozovce (se zvýšenou vozovkou nebo bez) dosáhnout zřízením časového ostrůvku (SSZ s neúplným sledem fází, které během pobytu tramvaje v zastávce jedoucí provoz zastaví).

1.6.5 Jízdní pruhy pro autobusy

Současný stav

- § Stávající legislativa umožňuje vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy a trolejbusy, resp. pro jiný druh vozidla
- § Neřeší užívání pruhu různými druhy vozidel

Cílový stav

- § Umožnit cyklistům užívání vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy

Doporučené úpravy zákona

- § Jednoznačně definovat pravidla užívání vyhrazeného jízdního pruhu, resp. způsob označení, pro více typů vozidel

1.6.5.1 Porovnání s rakouskou směrnici RVS 3.13

Na komunikacích s vyhrazenými jízdními pruhy pro veřejnou dopravu má být provoz cyklistů veden pokud možno na stezkách pro cyklisty. Jinak je potřebné zvažovat, zda by bylo možné cyklisty vést společně na vyhrazeném jízdním pruhu pro veřejnou dopravu.

Míra vzájemného omezování závisí na možnostech předjíždění, podélném sklonu, intervalu spojů a intenzitě provozu cyklistů. Má být bráno v úvahu možné prodlužování jízdních dob pro veřejnou dopravu versus zvýšení bezpečnosti a atraktivity pro dopravu cyklistickou.

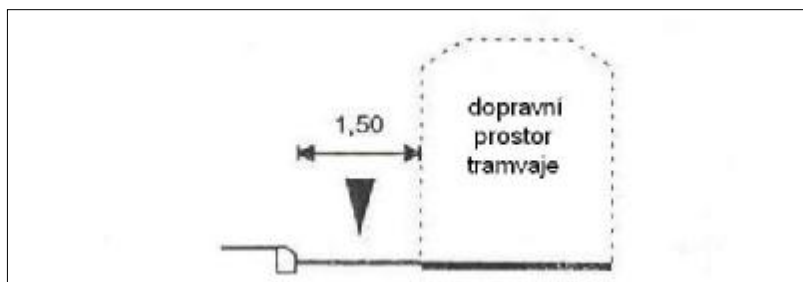
Společné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty

- § Společné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty mají být prováděny v šířce 4,25 m až 4,75 m. Tím je umožněno předjíždění cyklistů autobusy s dostatečným bočním odstupem. Na užších vozovkách se doporučuje šířka jízdního pruhu 3,00 m až 3,25 m (bez možnosti předjíždění na jízdním pruhu); autobusy mají mít možnost vyhnout se do sousedícího jízdního pruhu (nemá být plná čára). Na úsecích s klesáním nebo na krátkých úsecích je možné realizovat společné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty i bez možnosti předjíždění.

- § Vyznačení samostatného jízdního pruhu pro cyklisty vpravo vedle jízdního pruhu pro autobusy lze doporučit jen tehdy, pokud je společná šířka větší než 4,5 m a ne v oblasti zastávek.
- § Pokud se při zřizování vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy nepředpokládá umožnění jeho používání cyklisty, potom musí být vytvořeny odpovídající alternativní trasy, protože není přijatelný provoz cyklistů formou smíšeného provozu v nalevo sousedícím jízdním pruhu pro motorová vozidla.

Jízda na kole v ulicích s kolejovou dopravou

- § V normálním případě se v oblasti kolejí provoz cyklistů pro zvýšenou možnost pádu nedoporučuje.



Obrázek: Šířková potřeba provozu cyklistů podél tramvajových kolejí

Komunikace s malou intenzitou provozu motorových vozidel však přesto nabízejí atraktivní vedení tras jak pro cyklisty, tak pro kolejovou dopravu. Pro bezpečné vedení cyklistické dopravy je nutné usilovat o to, aby vedle dopravního prostoru tramvaje byla cyklistům průběžně k dispozici šířka 1,5 m. U skromnějšího šířkového uspořádání, kdy cyklistická doprava musí používat oblast kolejí, je nutné dbát obzvláštní pečlivosti ohledně spár a kolejových přechodů (obr. 67).

1.6.6 Úseky se stoupáním a spádem

Současný stav

- § Platná norma uvádí maximální hodnoty podélného sklonu v závislosti na délce, které jsou v mnoha případech nedostatečné
- § Není řešen vliv pomale jedoucích cyklistů ve vztahu k šířce jízdního pruhu, resp. potřebu oddělení cyklistické dopravy

Cílový stav

- § Zvýšit maximální povolené hodnoty podélného sklonu

Doporučená řešení:

- § Rozšířený jízdní pruh, samostatný pruh pro cyklisty, pruh pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

Doporučené úpravy ČSN

- § Vymezit podmínky užívání zvýšeného podélného sklonu ve vztahu k délce, šířce jízdního pruhu a nutnosti segregace cyklistické dopravy



1.6.6.1 Porovnání s rakouskou směrnici RVS 3.13

Na delších úsecích s podélným sklonem větším než 3 % se především ve stísněných podmínkách nabízí asymetrické šířkové uspořádání:

- Pomalí cyklisté jedoucí do kopce vyžadují širší dopravní prostor a výraznější oddělení od provozu motorových vozidel.
- Rychlí cyklisté jedoucí z kopce mohou ve vztahu k přímo sousedícím plochám pro chodce představovat potenciál ohrožení a mají být proto vedeni na vozovce.

Kombinace různých prvků sítě (např. do stoupání stezka pro cyklisty, v klesání jízdní pruh pro cyklisty) je myslitelná.

1.7 VEDLEJŠÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE

1.7.1 Jízda na kole ve smíšeném provozu bez zvláštních opatření

1.7.1.1 Funkčně nadřazená síť komunikací

Na všech komunikacích, která sice nemají samostatná zařízení pro cyklistickou dopravu, ale na nichž je provoz cyklistů přípustný, se cyklisté v projektech uvažují formou smíšeného provozu. Ve funkčně nadřazené síti komunikací, jakož i na silně zatížených komunikacích v extravilánu, se zřizování samostatných zařízení pro cyklistickou dopravu (stezky resp. jízdní pruhy pro cyklisty) upřednostňuje před smíšeným provozem. Není-li možno samostatná zařízení pro cyklistickou dopravu realizovat, je možné dosahovat lepších podmínek pro smíšený provoz omezením rychlosti nebo intenzity motorové dopravy

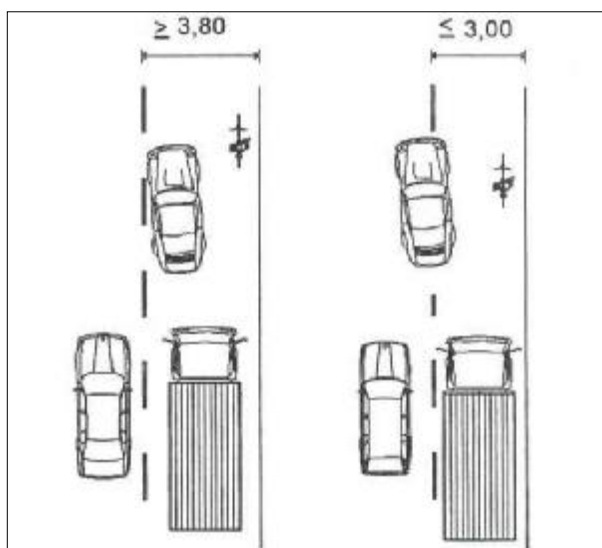
Je nutné si též uvědomit, že namísto vedení formou smíšeného provozu bez opatření je v mnoha případech možné vyznačení víceúčelových pruhů (např. příjezdy ke křižovatkám).

Vyhýbání se kritickým šířkám.

Ve smíšeném provozu jsou cyklisté na úsecích ohrožování především konflikty s dopravou v klidu a předjížděcími manévry s malým bočním odstupem. Nepoužíváním kritických šířek jízdních pruhů je možno chování související s bočním odstupem i předjížděním zlepšit. Proto je potřebné, aby celková šířka jízdních pruhů používaných společně cyklisty a motorovými vozidly byla buď dostatečně velká, nebo naopak tak malá, aby riskantní předjíždění vůbec neumožňovala.

Tabulka: Doporučené šířky jízdních pruhů pro jízdu cyklistů ve smíšeném provozu

Možnost bezpečného předjíždění osobními automobily na stejném jízdním pruhu	$\geq 3,80$ m
Možnost bezpečného předjíždění při sousedícím parkovacím pruhu	$\geq 4,10$ m
Není možnost předjíždění osobními automobily na stejném jízdním pruhu	$\leq 3,00$ m



Obrázek : Doporučené šířky jízdních pruhů pro smíšený provoz cyklistů a motorových vozidel (všechny míry v [m])

Jednopruhové úseky (např. v oblasti středních dělicích ostrůvků nebo v jednosměrných komunikacích) o šířce menší než 3,80 m, které mohou svádět k riskantním předjížděcím manévřům, lze užívat pouze při malých dopravních zatíženích nebo na malých délkách. U vícepruhových jízdních pásů může být provoz cyklistů zohledněn asymetrickým rozdělením jízdních pruhů (pravý jízdní pruh širší než levý). Je-li pravý jízdní pruh mimo dopravní špičky používán jako časově omezený parkovací pruh, potom při šířce tohoto pruhu 3,75 m zůstává vedle parkujících vozidel část vozovky, kterou lze chápat a používat jako „jízdní pruh pro cyklisty“.

1.7.1.2 Funkčně podřazená síť komunikací

Obslužné a sběrné komunikace v intravilánu mají poskytovat funkci spojovacích a sběrných tras pro cyklistickou dopravu, jakož i zajišťovat plošnou dopravní obsluhu. Na rozdíl od hlavních a kapacitních komunikací jsou samostatná zařízení pro cyklistickou dopravu ve funkčně podřazené síti komunikací užívána jen ve výjimečných případech.

Cyklistická doprava se na funkčně podřazené síti komunikací má odehrávat na dopravně zklidněných komunikacích (např. zónách Tempo 30). Hlavní trasy cyklistické dopravy ve funkčně podřazené síti mohou i bez samostatných zařízení pro cyklistickou dopravu formou upřednostnění na křižovatkách nebo omezení vjezdu některých vozidel nabídnout cyklistům vyšší komfort a atraktivitu.

1.7.2 Jízda na kole v dopravně zklidněných komunikacích

Opatření ke zklidnění motorové dopravy významně zlepšují bezpečnost a atraktivitu cyklistické dopravy, jestliže opatření ke snížení rychlosti motorové dopravy neomezují provoz cyklistů (viz tab. 16). Cyklisty je potřebné vyjmout z omezení a zákazů vjezdu či průjezdu.

V případě zvláštních opatření pro cyklisty na okraji vozovky je potřebné zajistit, aby byla také pro cyklisty použitelná (např. zabránit protiprávnímu překrytí parkujícími vozidly). Ohledně opatření pro regulaci rychlosti na zařízeních pro cyklistickou dopravu viz kap. 10.

Tabulka : Zohlednění cyklistické dopravy v případě zklidňujících opatření

Opatření	Problém pro cyklisty	Zohlednění cyklistické dopravy
Zvýšená plocha, zpomalovací práh	Příkřejší rampy než 1 : 10 snižují komfort cyklistické dopravy	Mírnější sklony ramp na okraji vozovky, propustky pro cyklisty vedle zvýšených ploch, sinusové profily ramp
Změna povrchu vozovky, dlážděný pás	Špatně spárovaná dlažba velkého formátu brzdí cyklisty mnohem více než motorová vozidla	Tvorba pásů s rovným povrchem na okraji vozovky
Úzká místa, střední dělicí ostrůvky, směrové rozdělení	Cyklisté jsou ohrožováni předjížděcími manévry s malým bočním odstupem	Vyhýbání se kritickým šířkám vozovky (podle možností více než 3,80 m při adekvátním bočním posunu)
Obytná ulice	Rychlost kroku	Žádné hlavní cyklistické trasy vedené obytnými ulicemi
Jednosměrný provoz, zákaz vjezdu	Okliky, přerušení cyklistických tras	Výjimka pro cyklisty (např. povolení jízdy proti směru jednosměrné komunikace)
Úplná uzavírka, uzavírka části komunikace	Okliky, přerušení cyklistických tras	Propustky pro cyklisty

1.8 ZVÝŠENÍ PROPUSTNOSTI DOPRAVNÍ SÍTĚ

1.8.1 Cyklistická doprava v protisměru jednosměrných ulic

Pokud chceme zrovnoprávnit cyklistickou dopravu a cyklisty, pak je nutné pro ni vytvářet stejné podmínky jako pro ostatní účastníky silničního provozu. Tzn. I pro ně je nutné vytvořit bezpečné, plynulé, přímé a komfortní trasy. To je možné jen za předpokladu komplexního přístupu dopravní politiky, v rámci které bude možné některé ulice zvýhodňovat pro cyklisty. Jedním z takových opatření je i vedení cyklistické dopravy v protisměru u jednosměrných ulic.

1.8.1.1 Příklad č.1 – s dodatkovou tabulkou bez navazujících úprav

Opatření je realizováno v Olomouci a rozhodně se nejedná o opatření, které by bylo vytrženo z kontextu. Na níže uvedené mapě je znázorněno vedení cyklotrasy jednosměrnou ul. Tolstého. Při návrhu se vycházelo z předpokladu, že cyklotrasa nemůže vést souběžnou frekventovanou ul. Schweitzerova (v hlavním ani v dopravním prostoru není dostatek místa pro cyklistický pruh, resp. stezku) a tak jediným řešením bylo vést cyklotrasu jednosměrnou obslužnou komunikací s minimálním provozem. Vzhledem k nedostatečným šířkovým parametrům zde nebylo možné zřídit cyklistický pruh. V celkovém kontextu se ale jedná o nejbezpečnější variantu pro cyklistu, zvláště pak, když z obou stran navazuje komunikace na cyklistické stezky.



Obdobně jako v Olomouci vyřešili situaci i rakouském Grazu (obrázek vlevo). Za povšimnutí stojí ale příklad z Českých Budějovic (obrázek vpravo), tam sice nepustili cyklisty do protisměru, ale umožnili prostřednictvím dodatkové tabulky vjezd vozidel do pěší zóny "Vjezd povolen majitelům garáží". Tento příklad naznačuje, že dodatkové tabulky se často využívají.





Posledním příkladem je hlavní město Praha.

1.8.1.2 Příklad č.2 – s cyklistickým pruhem v protisměru

Pokud chceme vyznačit cyklistický pruh v protisměru narážíme na stejné problémy, které již byly pospány v kapitole 1.4.3. Jízdní pruh pro kola. I přes výše uvedené problémy jsou již cyklistické pruhy v protisměru i v České republice a to v **Pardubicích**. Vychází se z TP 65 II. vydání.



Mnohem častější jsou příklady ze zahraničí:

(1) Rakousko - Vídeň



(2) Rakousko - Graz



(3) Nizozemsko – Veenendaal (i tak se dá řešit jednosměrka)



Pro celou Českou republiku může být velmi inspirativní počin města **Gent**, ve kterém je výrazně podporována politika vedení cyklistické dopravy. Z celkem 700 jednosměrných ulic na území města je 500 přístupné obousměrné cyklistické dopravě.

Pokud jsou problémy s klasickou jednosměrkou, pak lze daný problém obejít tzv. „Falešnou jednosměrkou“. Tento pojem je znám z rakouské směrnice pro cyklistickou dopravu RVS 3.13. Užitím dopravní značky „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel do jednosměrné komunikace“, aniž by na opačném konci ulice bylo užito odpovídající informativní dopravní značky, vzniká „falešná jednosměrka“. Potom kromě dodatkové tabulky „vyjma cyklistů“ nejsou potřebná žádná další opatření. Aby ale přeci jen byla zabezpečena bezpečnost cyklistů, doporučuje se zkombinovat více značení (Viz. níže uvedené kombinace značení)



V prvním směru (nahrazuje značku IP4) se osadí kombinace značek A19 „Cyklisté“ a IP21 „Omezení v jízdním pruhu (nutno znát, že IP 21 připouští i označení směru v protisměru + je zde nutné dosadit značku B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ (sestava vlevo).

V druhém směru (nahrazuje značku B2) se osadí kombinace značek A9 „Provoz v obou směrech“ a B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ (sestava vpravo). Nebo je také možné použít opět značen IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“.



1.8.1.3 Porovnání s rakouskou směrnici RVS 3.13

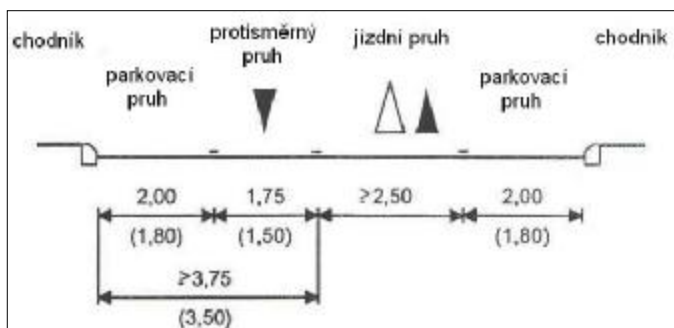
V jednosměrných komunikacích mohou být cyklisté zbaveni povinnosti užívat jen jeden směr. Výjimka pro cyklisty se dává na vědomí pomocí dodatkových tabulek na začátku a konci jednosměrné komunikace. V obytných ulicích povinnost jednosměrné jízdy pro cyklisty neplatí všeobecně.

Cyklisté jsou v obou směrech vázáni povinností jízdy vpravo. Oddělování cyklistů jedoucích v protisměru od ostatního provozu vodicími nebo dělicími čarami lze na širších komunikacích doporučit, není to však potřebné v každém jednotlivém případě. Směr jízdy na jízdním pruhu pro cyklisty proti směru jednosměrné komunikace se vyznačuje směrovými šipkami. Na málo frekventovaných obslužných komunikacích nebo v zónách Tempo 30 je oddělování vodorovným značením zbytné, zejména na úsecích.

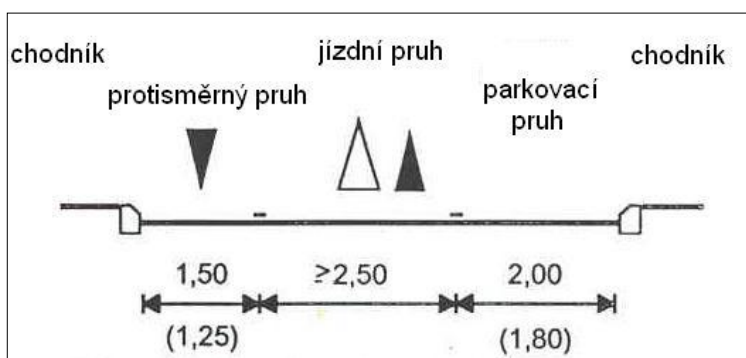
Všeobecně a zejména v oblastech křižovatek se na způsob vedení provozu upozorňuje směrovými šipkami, symboly jízdního kola a stop-čarami. Příkladná opatření (např. dopravní ostrůvky, cyklistické zátky nebo zvýšené plochy) se užívají na nepřehledných křižovatkách.

Rozměrová potřeba uspořádání jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým pruhem

- § Je-li v protisměru jednosměrné komunikace vyznačován jízdni pruh pro cyklisty, potom platí stejné šířkové údaje jako v ostatních případech (viz kap. 8.1.2). Přitom může být jízdni pruh pro ostatní vozidla v zónách Tempo 30 redukován na 2,5 m.



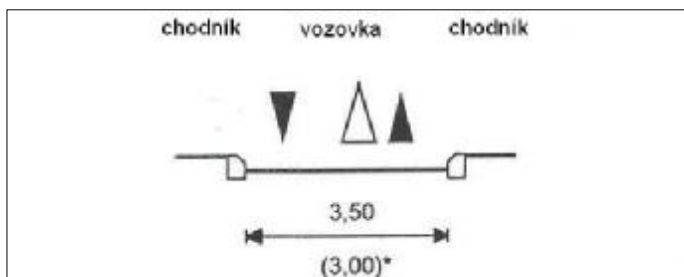
Obrázek: Jednosměrná komunikace s provozem cyklistů v protisměru, 2 parkovací pruhy (rozměry v závorkách jsou minimální – všechny míry v [m])



Obrázek: Jednosměrná komunikace s provozem cyklistů v protisměru, 1 parkovací pruh (rozměry v závorkách jsou minimální – všechny míry v [m])

Jízda na kole v protisměru jednosměrných komunikací bez rozlišení jízdních pruhů pro cyklisty a motorová vozidla

- § Je-li šířka vozovky menší než 3,75 m, potom se při vedení cyklistů v protisměru nedoporučuje jízdní pruhy vodorovným značením vymezovat. Na provoz cyklistů v protisměru je možné upozorňovat značením směrových šipek a symbolů jízdního kola.



Obrázek: Úzká jednosměrná komunikace s provozem cyklistů v protisměru (rozměry v závorkách jsou minimální – všechny míry v [m])

S rozšířenými místy pro vyhýbání

- § Na málo významných komunikacích, kde lze míjení vozidel očekávat jen vzácně, je jízda cyklistů proti směru jednosměrné komunikace možná až do šířky vozovky 3,0 m. Přitom je potřebné tvořit rozšířená místa pro míjení. Největší délka úzkého úseku bez možnosti vyhnutí je závislá na intenzitě provozu.

Stezka pro cyklisty proti směru jednosměrné komunikace

- § V určitých specifických případech je účelné zřízení stavebně oddělené jednosměrné stezky pro cyklisty (např. na zatížených jednosměrných komunikacích v podélném sklonu a s dovolenou rychlostí 50 km/h: ve směru z kopce jede cyklista ve smíšeném provozu, do kopce na samostatné stezce). Zvláště při konstrukci křižovatek je potřebné brát ohled na možnost nesprávného užití i ve směru opačném.

Již zmiňovaná „Falešná jednosměrka“

- § Užitím dopravní značky „Zákaz vjezdu všech vozidel do jednosměrné komunikace“, aniž by na opačném konci ulice bylo použito odpovídající informativní dopravní značky, vzniká „falešná jednosměrka“. Nemá-li tato úprava provozu platit pro cyklisty, potom kromě dodatkové tabulky „vyjma cyklistů“ nejsou potřebná žádná další opatření.

1.8.1.4 Podpora cyklistů prostřednictvím dopravního zákona

K počátku roku 2000, dle novely dopravního zákona v Německu, mají být všechny jednosměrné ulice v německých městech otevřeny, při respektování dopravních standardů, pro cyklistickou přepravu. Již v současné době např. padesát procent z 870 jednosměrných ulic v Hamburku vyhovělo tomuto požadavku. Dále k 1. říjnu t.r. mají dopravní odbory městských úřadů v Německu přezkoumat síť městských cyklistických stezek s ohledem na jejich minimální šířku a další kvalitativní parametry těchto stezek.

1.8.2 Cyklistická doprava v prostorách pro chodce - pěší zóny

Cyklisty je možno místní úpravou vyjmout ze zákazu vjezdu do pěších zón. Přitom je potřebné zvažovat nároky chodců s možným nárůstem bezpečnosti a atraktivity pro cyklisty. Cyklistická doprava v pěší zóně má dodržovat rychlost kroku. Jsou možné následující formy úprav:

- cyklistická doprava povolena všeobecně: v případě širokých a přehledných dopravních ploch
- průjezdová trasa pro cyklistickou dopravu: jestliže je důležitá trasa cyklistické dopravy pěší zónou přerušena

- umožnění provozu cyklistů v okrajových oblastech: je-li jádrová oblast úzká a chodci velmi frekventovaná
- umožnění provozu cyklistů v určitých časech: přinejmenším v časech zásobování by měl být umožněn provoz cyklistů v pěší zóně, pro cyklisty jinak uzavřené

Smíšené vedení cyklistů a chodců v pěší zóně s poukázáním na rychlost kroku má být upřednostňováno před oddělováním pomocí vodorovného značení. Je-li potřebné počítat se silnějším provozem cyklistů, potom je možné cyklisty pomocí výtvarných prvků směřovat ke středu ulice.

1.9 PLÁNOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS Z POHLEDU OLOMOUCKÝCH KOLAŘŮ

Jaká řešení navrhopvat?

Když se řekne podpora cyklistické dopravy, téměř každému se u nás automaticky vybaví cyklostezka z červené zámkové dlažby. To ale zdaleka není ani jediný ani vždy ten nejlepší způsob podpory cyklistické dopravy. Kromě vlastních komunikací je potřeba cyklistickou dopravu podporovat i jinými způsoby. Navíc neexistuje ani univerzální a jediný správný recept na to, jak má komunikace pro cyklisty vypadat. Názory na tento problém se vyvíjejí podle zkušeností s dříve doporučovanými řešeními a podmínky v každém konkrétním místě se navíc liší, takže řešení vhodné v jedné ulici téhož města může být o pár metrů dál nevhodné.

Králíci versus hlemýždi. Základní problém při navrhování řešení cyklistických komunikací představují paradoxně sami cyklisté. Ačkoli se to zdá banální, není cyklista jako cyklista. V německy mluvících zemích se často hovoří o králcích a hlemýždích. Jsou totiž cyklisté, kteří po cyklostezce nikdy nepojedou, protože jim imponuje rychlost a přímota asfaltového povrchu, mají vysoké sebevědomí a žádné obavy. Jejich opakem jsou cyklisté opatrní a pomalí, kteří se soužití s auty vyhýbají jako čert kříži. Mezi těmito dvěma typy existují plynulé přechody a stejné osoby se navíc mohou chovat jinak i podle situace - někdy spěchají do práce a jsou schopni riskovat v křižovatce na oranžovou, jindy mají chuť se požitkářsky oddávat okolní krajině při ležérním křižování polní cesty. Žádná konkrétní cyklostezka ani cyklopruh proto nikdy nemůže uspokojit všechny a zamezit všem možným nebezpečným situacím. V této souvislosti je problematické ustanovení pravidel silničního provozu, které přikazuje v případě existence zvláštní cyklistické komunikace její užívání všem cyklistům v daném směru. Ideálním řešením by byla různá opatření, která vycházejí vstříc všem typům cyklistů. To je samozřejmě pouhý ideál, podívejme se proto na jednotlivé možnosti, jejich výhody a nevýhody.

Cyklostezka versus cyklopruh. Laicky se zdá být nejlepším ale i nejdražším řešením samostatná cyklostezka, nejlevnější ale nejméně bezpečným řešením cyklopruh v komunikaci. Zahraníční zkušenosti vycházející z dlouhodobých sledování nehodovosti tam, kde byly cyklostezky zřízeny, ovšem ukazují, že mohou být nebezpečnější než cyklopruhy. Nejproblematičtější jsou obousměrné cyklostezky, které vedou zcela mimo komunikaci, obvykle ještě skryté za řadou parkujících aut. Samy o sobě jsou bezpečné, ale problém nastává v místě křížení s komunikací pro auta. Cyklisté se z hlediska řidičů objevují zcela nečekaně "ze zálohy", pokud jde o obousměrnou stezku, tak i ze směru, ze kterého nejsou vůbec očekáváni. Naopak cyklisté se po cyklostezce pohybují s pocitem falešného bezpečí, ukolébání jízdou mimo automobilový provoz, a v okamžiku setkání s tímto provozem ztrácejí ostražitost. Subjektivní pocit bezpečí je vysoký, ale zdání klame. V případě cyklopruhu má cyklista pocit opačný - je to sice lepší, než bez cyklopruhu, ale auty projíždějícími kolem se cítí neustále ohrožen. Ve skutečnosti je tato blízkost aut hlavní bezpečnostní výhodou cyklopruhu. Řidiči totiž mají neustále přehled o tom, že se v jejich blízkosti pohybuje cyklista, a vědomě i podvědomě tomu přizpůsobují své chování. Jsou ostražitější a lépe předvídají cyklistovy manévry. Pokud je cyklopruh zřízen na existující komunikaci, je velkým bezpečnostním přínosem i to, že dojde k zúžení jízdního pruhu pro auta. Empiricky je prokázáno, že každé zúžení pruhu vede psychologickým mechanismem ke snížení rychlosti projíždějících aut. I u nás se už proto podařilo upravit závazné technické podmínky např. pro průtahy státních silnic obcemi tak, aby mohly být v zájmu tohoto snížení rychlosti a zvýšení bezpečnosti zužovány.

Znamená to tedy, že bychom měli vždy a všude prosazovat cyklopruhy místo cyklostezek? Tak jednoduché to není a záleží to samozřejmě na místní situaci. Zejména u frekventovaných komunikací, po kterých se auta pohybují vysokou rychlostí po delších ucelených úsecích, je lepší cyklisty odvést mimo komunikaci. Riziko z vysoké rychlosti je totiž vysoké a převyšuje výhody cyklopruhu při řešení konfliktních situací v křižovatkách. Platí to zejména pro

komunikace mimo obce, ale i v obcích, kde je v některých úsecích buď povolena vyšší rychlost, nebo ze zkušenosti víme, že je běžně překračována a není naděje na brzskou nápravu tohoto stavu. Nebezpečí konfliktu při svedení samostatné cyklostezky do křižovatky lze pak řešit dvěma způsoby. Zažitý způsob spočívá v tom, že je přejezd cyklistů řešen paralelně s chodci pomocí samostatných semaforů. Toto řešení může být bezpečné, pokud jsou vyloučeny konfliktní zelené. To bohužel není zvykem, protože signální plán bez konfliktních zelených vede k prodloužení čekacích dob automobilů ve všech směrech. Druhé řešení, které u nás zatím není obvyklé, je svedení cyklostezky do cyklopruhu vedle aut pár metrů před křižovatkou. Spojují se tím výhody samostatné cyklostezky v případném dlouhém přímém úseku před křižovatkou s výhodami cyklopruhu v křižovatce. Auta před křižovatkou automaticky zpomalují a nově se objevující cyklopruh toto chování ještě posiluje. Takové řešení je samozřejmě možné jen u jednosměrných cyklostezek vedených ve stejném směru jako automobilová doprava. Pokud vede cyklostezka podél komunikace, jsou jejím dalším slabým místem málo frekventované vjezdy do objektů, resp. účelových areálů podél silnice, které ji křižují. Na těchto komunikacích mají auta před cyklisty přednost, i když to nemá žádnou logiku, protože po cyklostezce projede obvykle několikanásobně víc cyklistů, než po účelové komunikaci. Řešením tohoto problému je opět buď zavedení cyklopruhu, nebo vedení cyklostezky v jedné úrovni tak, aby odbočující auta musela po nájezdu vyjet na cyklostezku. Teoreticky je v takovém případě možné i komunikaci osadit značkou "Dej přednost v jízdě", otázkou ovšem je, zda by takové řešení bylo pro některý Dopravní inspektorát Policie ČR stravitelné, zejména pokud je úsek od odbočení z komunikace po křížení s cyklostezkou velmi krátký. Samotný bariérová nájezd bezpečnost výrazně zvýší jen tím, že donutí řidiče podstatně zpomalit.

Samostatně nebo s chodci? Naše legislativa umožňuje zřízení společné stezky pro cyklisty a chodce, tam, kde je k dispozici dostatečná šířka. Možné je dvojí uspořádání - společný prostor, ve kterém záleží na jednotlivých osobách, aby se vyhnuly, nebo oddělení pruhem, ale v rámci stejného povrchu. Tento typ uspořádání byl dříve propagován i ve vyspělé Evropě s tím, že cyklista není nic jiného než chodec na kole, takže dokáže být dostatečně ohleduplný, vše záleží jen na zvyku a na vzájemné toleranci. S postupujícím rozvojem cyklistické dopravy už tento názor nezaznívá tak často a společný provoz je volen spíše výjimečně. Je samozřejmě pravda, že střety cyklistů s chodci jsou velmi řídké, v evidenci nehod tvoří zanedbatelný zlomek ve srovnání s nehodami, které oběma skupinám způsobí řidiči aut. Je ale také pravda, že i ohleduplně se chovající cyklisté znamenají pro běžné chodce stresující faktor, na který si špatně zvykají. Je to dáno odlišnou psychologií pohybu na kole a pěšky. Cyklista, který řídí kolo, se na jízdě mnohem více soustředí, takže očekává i od ostatních, že se budou soustředit a chovat se vypočítatelně. Jakmile ale třeba i tentýž člověk sesedne z kola, začne se chovat úplně jinak - přemýšlí o všem jiném, jen ne o tom, že by neměl dělat úkroky do stran a že by měl mít neustále přehled nejen o situaci před sebou, ale i za sebou. Maminky, které chtějí pustit malé děti na volno, jsou pak samostatnou kapitolou - při konfrontaci s cyklisty zažívají skutečně nepříjemný stres.

Proto lze doporučit prosazování společných stezek pro cyklisty a chodce jen ve zdůvodněných případech. Důvody mohou být různé a záleží na místní situaci, např. - (1) nedostatek místa neumožňuje jiné řešení, (2) chodník je dostatečně široký a chodí po něm jen velmi málo chodců, (3) jde o velmi důležitou spojnicu, která odvede cyklisty z nebezpečného úseku, přestože tudy chodí více chodců, jde především o chodce spěchající za konkrétním cílem, nikoli relaxující při procházkách (příp. Tito relaxující mají před cyklisty kam uniknou, třeba na delší, ale v podstatě srovnatelnou trasu). Samozřejmě dalším důvodem pro prosazování společné stezky je také úspora peněz, která umožní řešit problém okamžitě. Pak je ale skutečně třeba vážít - cyklisté, kteří si na tuto trasu zvyknou, mohou být argumentem pro pozdější zřízení samostatné komunikace nebo cyklopruhu ve vozovce, ale stížnosti třeba i malého počtu rozčilených důchodců a matek s dětmi přímo starostovi mohou také na delší dobu podkopat další snahy. Je proto vždy lepší jednat o společné stezce jako o jednom z možných řešení a nechat na politicích, pro které se rozhodnou. Nicméně trvat na tom, aby byl problém cyklistů řešen - pokud se politici bojí reakce chodců, proč by nemohlo město financovat jiné řešení?

Kruhové křižovatky. Kruhové objezdy se u nás v poslední době uplatňují stále častěji, protože pro automobilový provoz znamenají méně konfliktů a plynulejší provoz. Doháníme tak trend vyspělých zemí, ale projektanti často nevědí, jaká řešení v případě kruhové křižovatky zvolit pro cyklisty. Dříve se v celé Evropě uplatňovaly především samostatné stezky, které šly

podél chodníku a v kruhovém objezdu byli cyklisté přes jednotlivá ramena křižovatky převáděni společně s chodci, obvykle samozřejmě bez ochrany semaforem. Průzkumy nehodovosti ukázaly, že toto řešení je pro cyklisty velmi nebezpečné. Pohybují se totiž mnohem rychleji, než chodci, a pro řidiče, kteří vyjíždějí z křižovatky, se při souběžné jízdě s řidičem ocitají v tzv. mrtvém úhlu, takže je i ohleduplný řidič může přehlédnout. Při protisměrné jízdě se zase objevují tam, kde by je řidič nečekal. Ani pro cyklistu nemusí být v takové situaci vždy snadné všimnout si, které auto z kruhu vyjíždí, a které pokračuje dál. Taková kruhová křižovatka má pro cyklistu více konfliktních bodů, než křižovatka normální, navíc bez cyklostezky. V posledních několika letech se proto prosazují kruhové křižovatky, ve kterých je cyklista ještě před hranicí objezdu z případné samostatné cyklostezky sveden do normálního provozu, a to tak, aby nemohl být auty v objezdu předjížděn. Provoz se tím sice celkově zpomalí, ale je téměř absolutně bezpečný. Důležitá je právě nemožnost předjíždění, která je dána zúžením objezdu, který musí mít navíc minimální poloměr takový, aby znemožňoval zkracování tečování středem. Pokud je objezd šířkou přizpůsoben osobním autům, musí být část ke středem v určité šířce vydlážděna se stoupajícím sklonem, aby umožnila průjezd nákladních aut. Zvyšující dlažba je ale zároveň dostatečně odpudivá pro řidiče osobních aut, aby je donutila k jízdě po obvodu. Pro bezpečnost je také důležité, aby ramena křižovatky do objezdu ústila kolmo a mířila na jeho střed. Po výjezdu z objezdu se vpravo opět objevuje cyklistický pruh, který případně odvádí cyklisty na samostatnou stezku - zejména pokud následuje dlouhý bezkonfliktní úsek, na kterém se jezdí rychleji. Srovnání obou typů najdete také na fotografiích v naší [fotogalerii](#).

Vedení tras. Izolované komunikace nebo pruhy pro cyklisty samozřejmě nic neřeší. V konkrétním městě může být cyklistická doprava podpořena teprve ve chvíli, kdy vznikne alespoň do určité míry ucelená síť. Při plánování této sítě se uplatňují urbanističtí a dopravní odborníci, obvykle je zpracováván tzv. "*Generel cyklistické dopravy*", který je v ideálním případě zapracován do územního plánu obce a pravidelně aktualizován. To je velmi důležité zejména při plánování větších dopravních staveb - pokud existuje v územním plánu zakreslená cyklistická trasa a v daném území se chystá stavět jakýkoli investor, nejen město, mají státní úředníci, dohlížející při územním řízení na dodržování územního plánu, v ruce nástroj, jak investora donutit, aby při stavbě vybudoval ve svém úseku trasy cyklistickou komunikaci. Míra prosazování tohoto požadavku je samozřejmě závislá také na dobré vůli a dohodě, existence generelu v rámci schváleného územního plánu je ale nezbytnou podmínkou. Proto je zpracování generelu a jeho zahrnutí do platného územního plánu velmi důležité, i když stojí hodně času a u samotných cyklistů může být i zdrojem rozčarování, pokud očekávají že bude někdy v plném rozsahu uskutečněn. To se většinou nestává ani v těch cyklisticky nejnadhšenějších městech, žádný plán totiž nemůže být dokonalý a proto je také důležitá jeho pravidelná revize a aktualizace. Přestože samotná příprava generelu je věcí odborníků, bez námětů a připomínek cyklistů připomíná mrtvě narozené dítě. Zkusme si proto shrnout možné hlavní zásady pro jeho zpracování a připomínkování.

Zejména ve větších městech by zpracování generelu měl předcházet podle možností co nejpodrobnější průzkum intenzity cyklistické dopravy. V menších městech může být sice nahrazen prostou místní znalostí hlavních zdrojů a cílů zaměstnanecké dopravy (největší sídliště a zaměstnavatelé) a rekreační dopravy (největší sídliště a rekreační oblasti), ale i tam může průzkum v terénu přinést překvapení. Tipy na to, jak dělat takové sčítání cyklistů a k čemu mohou být jeho výsledky dobré přinášíme v [samostatné kapitole](#). Při samotném navrhování tras je potřeba brát v úvahu typ cyklistické dopravy, pro kterou má být konkrétní trasa určena. Doprava na kole do zaměstnání má úplně jinou psychologii, než rekreační ježdění. Kdo jede do práce, obvykle spěchá, volí nejkratší cestu a je ochoten někdy i riskovat, každá zajižďka ho odradí. Naopak rekreační cyklista nikam nespěchá, je ochoten si téměř jakkoli zajet, pokud to přinese zajímavý zážitek, nebo trasa vede příjemnějším prostředím, nebo mu zajižďka umožní se vyhnout jakémukoli zbytečnému riziku. Zdá se tedy, že tyto dva extrémy nelze sloučit, přesto je samozřejmě praktické se o to snažit. Přínejmenším část tras může sloužit oběma typům dopravy a snažit se jim vyjít vstříc, protože přirozeně není možné stavět v jednom směru samostatnou rychlou trasu do zaměstnání a vyhlídkovou trasu na víkend. Jsou ale úseky, na kterých jeden typ dopravy výrazně převažuje a pak je vhodné mu pojetí trasy co nejvíce přizpůsobit. Samotné vedení tras by mělo co nejvíce vycházet vstříc reálnému chování cyklistů, které lze zjistit sčítáním. V mnoha případech je ale možné toto chování vhodným novým vedením trasy i ku prospěchu věci pozměnit - např. převést cyklisty na trasu mezi sídlištěm a centrem z frekventované komunikace na paralelní zklidněnou ulici. Takové snahy o manipulaci

je ale dobré pečlivě zvažovat, změna musí být pro cyklisty jednoznačně přitažlivá, protože pokud podceníme právě např. požadavek na přímé a krátké vedení u cest do zaměstnání, můžeme později zjistit, že po cyklostezce za několik milionů jezdí jen 20% cyklistů a ostatní se dál pohybují po nebezpečné rušné komunikaci. Na druhé straně i naše zkušenosti z Olomouce potvrzují, že na cyklostezku nelze nikdy dostat všechny cyklisty - část si bude vždy více věřit a bude volit rychlý povrch rušné komunikace.

Máme na to? Představy o ideální podobě cyklistické komunikace, o vedení tras a o ucelené síti samozřejmě narážejí vždy na nedostatek peněz. Pak se objevuje tlak na pouhé přemalování širokých chodníků na společné stezky pro cyklisty a chodce, příp. snaha postavit něco snadného, levného a efektního, aniž by to vedlo odněkud někam a sledovalo směry největších intenzit cyklistů, příp. řešilo problém míst s největší nehodovostí. I proto je dobré mít ucelený generel, výsledky sčítání cyklistů a průzkumu nehodovosti, příp. i výsledky veřejné ankety zjišťující, které úpravy považují za nejpotřebnější sami cyklisté. Na základě těchto údajů je možné sestavit poměrně objektivně pořadí priorit. Na prvním místě by se měly objevit úseky, které mají největší intenzity cyklistů, nejvyšší nehodovost a zároveň je i lidé chtějí. Od těchto míst by se mělo začít a hledat taková řešení, která umožní vytvořit alespoň místně ucelenější síť navazujících úseků. Podle místních podmínek a finančních možností je možné kombinovat všechna možná opatření, která situaci zlepší - vedení části trasy ze sídliště klidnější vedlejší ulicí, z ní spojka samostatnou cyklostezkou přes frekventovanou světelně řízenou křižovatku, navazující společná stezka pro cyklisty a chodce tam, kde je ulice úzká a na chodníku se chodci téměř nevyskytují, později cyklopruh na široké radiále k centru atd. Při troše štěstí a systematické práci může být ucelená trasa za 3-5 let na světě. Pokud nejsou z finančních důvodů hned zpočátku všechna opatření ideální, není třeba všeset hlavu. Důležité je, jestli jsou funkční a přitáhnou ke kolu další zájemce. Pokud ano, najdou se časem dostatečně silné argumenty pro postupné vylepšování. I z tohoto důvodu je dobré pečlivě vybírat v pořadí priorit takové akce, které budou mít bezprostřední viditelný přínos a pozitivní ohlas u voličů. Připraví tým tu nejlepší půdu pro další kroky.

Kolo v bezpečí. Jedním z hlavních trumfů bicyklu je v konkurenci aut a hromadné dopravy při používání ve městě možnost přemístit se rychle "ode dveří ke dveřím". Podmínkou skutečně plného uplatnění této výhody je ale možnost snadného zaparkování skutečně "až u cílových dveří", tedy u zaměstnavatele, na úřadě, u obchodu nebo v rekreační oblasti. S odstavením kola se ale zároveň objevuje také nebezpečí krádeže. Kromě bezpečných cyklistických komunikací je proto potřeba usilovat také o bezpečné a pohodlné odstavování kol. Přehled různých typů stojanů najdete i s komentářem jejich silných a slabých stránek na jiném místě ve [fotogalerii](#). Obecné požadavky na ideální stojan lze shrnout takto - pevné zaparkování kola bez poškození výletu, nejlépe tak, aby se dalo bezpečně odstavit i s dítětem v sedačce a nákupem v košíku a možnost pohodlného uzamčení přes rám, výhodou je, pokud je součástí rámu uzamykací mechanismus. Existují systémy, do kterých lze vložit vlastní vložku typu FAB a při odjezdu ji zase vyjmout. V případě použití takového systému se jeho výhodnost samozřejmě násobí počtem stejně vybavených stojanů, umístěných v celém městě. Pokud má město či obec kamerový bezpečnostní systém, mělo by umístění stojanů v místech, vybavených kamerami, brát ohled na úhly záběru těchto kamer, aby mohlo být dění kolem stojanů efektivně monitorováno. Upozornění na hlídání konkrétního stojanu kamerovým systémem může působit velmi dobře preventivně. Útvary městské policie u nás obvykle už také vedou dobrovolný registr kol, který zvyšuje pravděpodobnost dohledání ukradeného kola. Vhodným vylepšením takového registru může být i doplnění takového registru digitální fotodokumentací, zveřejňování ukradených kol na Internetu a upozorňování majitelů zastáven a technických bazarů ihned v okamžiku ukradení bicyklu.

Umění marketingu. Cyklistickou dopravu je paradoxně potřeba podporovat nejen činy, ale i slovy. Jezdění na kole má totiž bohužel zejména v bývalé východní Evropě stigma nižšího sociálního postavení. Jinými slovy, každému se vybaví slévárenští dělníci, jezdící na noční směny na kole, protože si nemohou dovolit auto. Dávno už to není pravda ani u nás, tím méně ve vyspělých zemích. Na kole naopak jezdí hlavně duševně pracující příslušníci střední třídy, kterým pohyb na kole dává možnost uvolnění a přiměřené zdravé fyzické zátěže, případně je přímo součástí jejich svobodného životního stylu. Proto je potřeba nejen stavět cyklistické komunikace, ale také měnit celkovou atmosféru. Pomoci může např. pokud se nám podaří vytypovat ve svém městě váženou osobu, která často jezdí na kole, a přesvědčit místního

novináře, že rozhovor s touto osobou na téma bicykl by mohl být pro čtenáře zajímavý. Podobně působí osvěta o souvislosti pohybu na kole a prevence mnoha civilizačních chorob apod., mnoho argumentů lze nalézt také na jiném místě našeho rádce. Kromě toho je potřeba zejména ve větších městech pravidelně informovat o existujících a zejména přibývajících cyklistických komunikacích. Ideální je, pokud se podaří vydat cyklomapsu města a v pravidelných intervalech pořizovat i dotisky, obsahující nové stezky. Samostatná upozornění na každé nové vylepšení v médiích je také velmi užitečné, nejlépe vhodně načasované na začátek sezóny, což může u váhajících povzbudit chuť novinku vyzkoušet.

Cyklistické lahůdky. Nakonec zmíníme ještě některé nástroje podpory cyklistické dopravy, které mohou v našem kontextu působit kuriózně, až báchorečně, ale prý skutečně někde fungují. Samozřejmě někde lépe, někde hůře. Prvním jsou otevřené nebo uzavřené systému vypůjčování a odstavování kol. Otevřené systémy jsou založeny na tom, že město pořídí tzv. městská kola, výrazně se odlišující od běžné produkce (obvykle plné disky s reklamou a maximálně odolné a jednoduché ovládací prvky bez převodů, neoddělitelné sedlo apod.). Tato kola jsou k dispozici v síti stojanů k volnému použití. Odlišná konstrukce má kromě mechanické odolnosti také odradit od krádeží. Kolo je možné volně použít a vrátit opět do stojanu na jiném místě. Tyto systémy jsou zatíženy především vysokým procentem vyhrazená místa. I když může jít o malé procento mezi uživateli, v průběhu času to může systém zcela zničit. Nejbližší zatím neúspěšný pokus o zřízení takového systému byl učiněn ve Vídni, existují ovšem prý menší skandinávská města, kde to funguje. Lépe fungují tzv. uzavřené systémy, které jsou určeny jen zaregistrovanému okruhu uživatelů, např. patřících k určité instituci. Nejčastějším příkladem jsou univerzity, které mají budovy na více kampusech, propojených cyklistickými komunikacemi. Studenti a zaměstnanci mají možnost získat po složení kauce přístup k používání kol, zakoupených univerzitou. Nejčastěji je systém automatizovaný - ve výdejně je možné získat kolo pomocí magnetické karty. Bez obsluhy pak existuje dokonalá evidence o čase vypůjčení konkrétním vypůjčitelem a vracení na určených místech je bez problémů. Existují i přechodné varianty - polouzavřené systémy mohou být po registraci využívány i veřejností, opět se ale skládá kauce a provádí identifikace vypůjčitele, což snižuje riziko zneužití, ale samozřejmě snižuje uživatelský komfort.

Další cílené systémy podpory užívání kol fungují prostřednictvím zaměstnavatelů. Mnoho institucí a závodů má už i u nás problémy se zřízením dostatečného počtu parkovacích míst pro auta svých zaměstnanců. Dobrý podnikatel nepodceňuje tuto složku provozních nákladů, navíc ve vyspělých zemích je prostor stále dražší. Proto se snaží podporovat své zaměstnance, využívající hromadnou dopravu, sdílejících při dopravě jedno auto s jinými zaměstnanci, nebo dopravující se právě kolmo. Způsob dopravy jednotlivých zaměstnanců je podchycen v tzv. dopravním plánu a žádoucí způsoby dopravy jsou konkrétními formami bonifikovány. Lahůdkou pak mohou být tzv. cyklistické snídaně a cyklistické loterie. Ve vylosované dny, které jsou pečlivě utajovány, vítá u vstupu každého, kdo toho dne přijede na kole, nabídka drobných pochutin formou švédského stolu (ti, kdo přijedou autem, musí procházet kolem bez nároku na ochutnání), případně získají cyklisté losy speciální vnitropodnikové loterie, ve které lze získat zajímavé ceny. Systém těchto bonifikací a pobídek lze kalkulovat tak, aby byl méně nákladný, než výdaje na zřízení a provozování nových parkovacích míst.



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit

Modul 5 – Infrastruktura, Služby & Bezpečnost

Část B. – kapitoly 2., 3., 4., 5. a 6.

(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

2	ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	3
3	ORIENTAČNÍ ZNAČENÍ PRO CYKLISTY	4
3.1	Označení cyklistických stezek	4
3.2	Další orientační prvky	5
4	PARKOVÁNÍ KOL	6
4.1	Příklad cyklistické parkovací politiky – belgický Gent	6
4.2	Zařízení cyklistické parkovací infrastruktury	7
4.2.1	Opatření ad-hoc	7
4.2.2	Stojany	8
4.2.3	Úschovny	9
4.2.4	Kolárny	11
4.3	Zkušenosti z rakouské směrnice RVS 3.13	11
4.3.1	Umístění zařízení pro odstavování jízdních kol	11
4.3.2	Uspořádání v uličním prostoru	11
4.3.3	Vhodné odstavné systémy	12
4.3.4	Požadavky na zařízení pro odstavování jízdních kol	12
4.3.5	Zvláštní řešení	13
5	PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL A PROTI VANDALISMU	14
5.1	Bezpečnostní stojany	14
5.2	Registrace kol a jejich hledání - příklady	16
6	ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ	17
6.1	Dopravně-bezpečnostní akce	17
6.1.1	Jízda na kole v dopravně zklidněných komunikacích	18
6.1.2	Opatření pro redukci rychlosti na zařízeních pro cyklistickou dopravu	18
6.1.2.1	Rampy	19
6.1.2.2	Brzdné oblouky a šikany	19
6.1.2.3	Příčná zábradlí (obcházená uzávěra)	19
6.1.2.4	Změna povrchu	20
6.2	Preventivně bezpečnostní akce	20
6.2.1	Cyklistická helma - nutnost nebo móda?	20
6.2.2	Desatero bezpečné jízdy	21
6.2.3	Co patří k povinnému vybavení kola	22
6.3	Bonus – TP 145	24

2 ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Zařízení pro cyklistickou dopravu vyžadují průběžnou údržbu. Mají být pravidelně čištěny. Při výsadbě zeleně podél zařízení pro cyklistickou dopravu má být trvale zajištěn světlý prostor a dohledové vzdálenosti.

Zařízení pro cyklistickou dopravu mají být čištěny od sněhu a při náledí sypány. Zařízení pro parkování jízdních kol musí být periodicky kontrolována a čištěna.

Jsou-li zařízení pro cyklistickou dopravu ovlivněna stavební činností, je třeba cyklistický provoz zajistit i během stavby (chráněné další vedení na vozovce, resp. chodníku nebo formou objížďky). Objížďková trasa má být vyznačena orientačními značkami.

Doporučuje se:

- § Údržbářské práce mají stanoveny úkoly a dohlíží na bezproblémové využívání cyklistické infrastruktury po celý rok. Jsou vedeny v databázi, která je pravidelně aktualizována. Ke každé komunikaci existuje pasport.
- § Pasport cyklostezek je v digitální podobě.
- § V rámci údržby zřídit horkou servisní linku, na které bude možné nahlásit veškeré nedostatky včetně chybějícího značení. Tato horká linka může sloužit i pro veškeré náměty a připomínky.

3 ORIENTAČNÍ ZNAČENÍ PRO CYKLISTY

3.1 OZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH STEZEK

Typ A. – Výstražné (A19)



Typ B. - Příkazové (C8a, C8b, C9a, C9b, C10a, C10b, C13a a C13b)



Typ C. – Info-provozní (IP20b, IP20a)



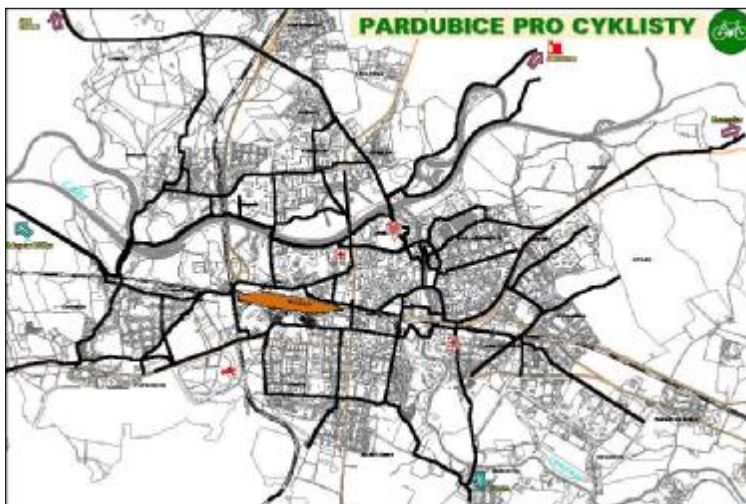
Typ D. – Info-směrové (IS19a, IS19b, IS19c, IS20, IS21a, IS21b, IS21c,)



Info-Směrové jednak značení sítí národních, regionálních a místních cyklotras, ale doporučuje se rovněž značit městské cyklotrasy. Příkladem může být město Ostrava. V současné době je na území města Ostravy realizováno 20 místních cyklistických tras (resp. stezek), které jsou označeny písmeny A – Z. Kromě těchto tras jsou po území města vedeny, většinou jako součásti místních tras, i mimoměstské trasy, navazující na mezinárodní síť cyklistických tras. Ty jsou značeny číslicemi. Trasy jsou realizovány podle kvalitního projekčního manuálu.

3.2 DALŠÍ ORIENTAČNÍ PRVKY

Typ A. Nástěnné mapy cyklotras



Typ B. Mapa cyklotras – příklad město Olomouc



4 PARKOVÁNÍ KOL

4.1 PŘÍKLAD CYKLISTICKÉ PARKOVACÍ POLITIKY – BELGICKÝ GENT

Otázka parkování je v České republice prozatím opomíjenou záležitostí. Proto jako příklad bude nejprve uvedeno město Gent, které má svoji speciální cyklistickou parkovací politiku. Z cyklistického rozpočtu jde na parkovací infrastrukturu celkem 5%. V roce 1997 město započalo projekt „Provelo“, kterým zahájilo komplexní preventivní program proti krádežím kol na kterém pracuje cyklistické oddělení a policie společně. Jedním z opatření byla i celá řada parkovacích míst pro kol. cyklistické oddělení provedlo inventuru, kde všude je možné parkovat a kde se také parkuje na „černo“. V této chvíli je již vybudováno přes 4000 parkujících míst na 200 různých lokalitách. Plánováno je dalších 1000 míst. Hodně se také věnuje otázce parkování residentů. Město Gent používá dva typy přístřešků zaručující i bezpečnost.

Projekt „Provelo“ zahrnuje také hlídací parkoviště, objednávky typizovaných kol, které mají odrazovat od krádeží a zřízení parkovacího depa, registraci kol. V rámci projektu policie jezdí na kolech, jsou realizovány komunikační strategie, zaměřené i na vybavenost kol. Součástí týmu jsou tři pracovníci, kteří hledají ukradená kola a odváží je pak do cyklistického depa. Cyklistické depo slouží rovněž jako odkládací prostor pro studenty, kteří na prázdniny odjíždějí domů a kola si tak mohou nechat ve městě.



4.2 ZAŘÍZENÍ CYKLISTICKÉ PARKOVACÍ INFRASTRUKTURY

4.2.1 Opatření ad-hoc

Jak již bylo výše uvedeno, otázka parkování je v České republice prozatím opomíjenou záležitostí. A tak není ani divu, že cyklista hledá možnost k zaparkování kde se dá. Ilustrační obrázky nepotřebují další komentář.



Dobrá cyklistická parkovací politika města musí být v ulicích měst poznat. Zkuste uhodnout, které foto je ze zahraničí a které je z domova?



4.2.2 Stojany

Stojany jsou zařízeními sloužícími buď k parkování nebo odstavení jízdních kol. Pro parkování stačí použít jednoduchý stojan bez vlastního jističího zařízení, kde si cyklista může - podle vlastního uvážení, plynoucího obvykle z délky parkování a přehledu o parkujícím jízdním kole - toto kolo zajistit sám. Stojany pro parkování jsou buď trvale instalované, pokud jsou pevně připevněné, nebo jsou instalované jen dočasně (např. po dobu prodeje před obchodem, pohostinstvím, při jednorázových např. tělovýchovných akcích).

Pro odstavení by stojany měly být umístěny v uzamykatelném prostoru, nejlépe zastřešeném a s ostrahou (viz dále "Úschovny"). Při vysoké pořizovací hodnotě nových jízdních kol by se cyklistům vyplatil přiměřený poplatek za tuto ostrahu.

Různé typy zařízení pro odstavení jízdních kol jsou dokumentovány na přilehlých obrázcích. Brněnské komunikace, a.s., Útvar dopravního inženýrství, doporučují budovat též stojany, které umožňují přichycení celého rámu a které se používají např. ve Vídni (viz. níže)



Takové stojany jsou ale již vidění i v ČR. Příkladem může být město Olomouc.



Nejčastější příkladem jsou ale níže uvedené typy stojanů.



4.2.3 Úschovny

Úschovny jsou uzavíratelným zařízením pro dlouhodobé odstavení jízdních kol. Navrhují se v různých cílových místech cyklistické dopravy jako integrovaná součást systému této dopravy a jeho zařízení. Tyto úschovny by měly být uzamykané místnosti uvnitř domů nebo oplocené přístřešky a měly by být vybavené pro odstavení jízdních kol různými druhy závěsů nebo stojanů, jimiž mohou být stojany s vlastním zajišťovacím zařízením nebo stojany uzpůsobené k zajištění jízdního kola majitelem. Úschovny se obvykle zřizují v areálech škol, pracovišť s velkým počtem zaměstnanců, železničních a autobusových nádraží, vybraných stanic metra a dalších vybraných stanic městské hromadné dopravy, v místech soustředěné občanské vybavenosti (např. před obchodními domy a ve větších sportovních a rekreačních lokalitách). Úschovny mají mít ostrahu, která je zpřístupňuje.



Úschovna kol na nádraží v Olomouci (vlevo), v Utrechtu (vpravo) a v Houtenu (uprostřed dole)



Úschovna kol na střední škole v Utrechtu pro 500 kol, střežená kamerovým systémem.



Úschovna kol na pracovištích v Olomouci.



4.2.4 Kolárny

Kolárny jsou zařízeními pro jízdní kola, určené pro jejich dlouhodobé uložení obvykle v nebytových prostorech obytných budov. Někdy se s nimi počítalo (stejně tak jako s kočárkárny) v rámci komplexní bytové výstavby. Význam nebytových prostor pro podnikání a zisk peněz na opravu domů plynoucí z podnikání, prakticky vylučuje instalaci koláren v nebytových prostorech a tím je zřejmé vylučuje vůbec z panelových obytných domů, kde nejsou sklepní ani vhodné půdní prostory aspoň pro dlouhodobé odstavení např. přes zimu. Odstavování jízdních kol v malých bytech panelových obytných domů je obtížné, ba nemožné. Řešení je snad ve výstavbě přilehlých úschoven, postavených z nájemného, získaného z podnikatelské činnosti v prostorách přestavěných z dosavadních nebytových místností (kočárkárny, koláren) a z příspěvků majitelů kol. Současná situace zřejmě neprospěje rozvoji účelové cyklistiky (do které samozřejmě nepočítáme pojezdění dětí na kolech po sídlištích nebo v parcích) a to právě v místech největšího soustředění obyvatelstva. Zatímco cyklistickou síť není obtížné v těchto sídlištích vytvořit, neboť k tomu poslouží obvykle málo využitě obslužné motoristické komunikace nebo komunikace pro chodce, aniž by byl problém napojit tuto síť na hlavní cyklistickou síť, je možnost odstavení jízdních kol významným limitujícím faktorem. Průzkumy také ukazují, že obyvatelé těchto sídlišť mají stanoviště pro svá jízdní kola na chalupách či chatách. Ve velkých městech jako Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, jsou přepravní vzdálenosti tak velké, že navíc ovlivní rozhodnutí obyvatelstva největších okrajových sídlišť použít kolo při cestě např. do zaměstnání, i když podmínky pro odstavení a jízdu budou vylepšeny. Nicméně v menších městech by byly dobré podmínky pro odstavování jízdních kol při bydlení výrazně příznivým faktorem pro jejich zvýšené použití.

4.3 ZKUŠENOSTI Z RAKOUSKÉ SMĚRNICE RVS 3.13

4.3.1 Umístění zařízení pro odstavování jízdních kol

Tato zařízení se umísťují v cílových a zdrojových bodech cyklistické dopravy. Důležitými stanovišti jsou:

- Nádraží a zastávky veřejné dopravy (decentralizovaná parkoviště u každého vchodu, při větší potřebě parkování cyklistická stanice nebo parkovací dům pro jízdní kola)
- Obytné domy (zamykatelné prostory pro jízdní kola v přízemí nebo garáže pro jízdní kola)
- Školy, pracoviště (blízko vchodu, podle možnosti hlídané)
- Obchody, úřady
- Zařízení pro volný čas
- Lokály, restaurace, kulturní a sociální zařízení.

Mají být respektovány orientační hodnoty potřebného počtu parkovacích míst pro jízdní kola podle směrnice RVS 3.531.

4.3.2 Uspořádání v uličním prostoru

Jednotlivá resp. malá zařízení pro odstavování jízdních kol ve veřejném prostoru mají být zřizována všude, kde lze očekávat provoz zákazníků nebo návštěvníků. Přímé uspořádání bez oklik mezi zařízeními pro cyklistickou dopravu a vchodem je rozhodující pro akceptanci, zejména tam, kde jsou jízdní kola odstavována jen na několik minut.

U větších cílů a při delších dobách odstavování se má odstavování realizovat pokud možno mimo uliční prostor. I v tomto případě mají být příchodové cesty co nejkratší a přímé.

U obchodů, úřadů a jiných zařízení s provozem zákazníků se mají zřizovat jak krátkodobá odstavná místa přímo před vchodem, tak i místa k dlouhodobému odstavování pro zaměstnance, chráněná před krádeží a povětrností.

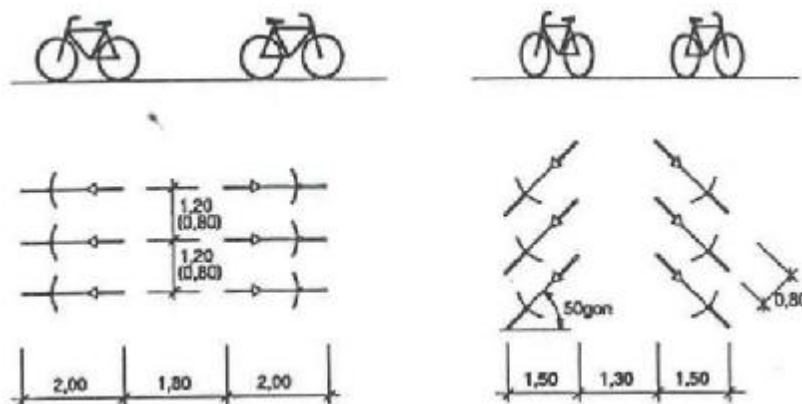
Zařízení pro odstavování jízdních kol nesmějí vytvářet žádné bariéry nebo omezení pro provoz chodců a provoz motorových vozidel. V případě zařízení umístěných na vozovce nebo blízko vozovky je třeba zajistit ochranu před protiprávním parkováním motorových vozidel a ochranu proti poškození. U zařízení na chodníkových plochách nesmí být zúžen prostor pro pěší provoz a negativně ovlivněny pohledové vztahy.

4.3.3 Vhodné odstavné systémy

Ochrana proti krádeži (současné uzamčení rámu a jednoho kola) a spolehlivé držení jsou základními požadavky, které musí odstavné držáky splňovat. Mají být použitelné pro všechny typy jízdních kol a odstavování a zpětné uvádění do provozu má být rychlé a bez vynaložení velké síly. Je třeba brát ohled na specifické skupiny uživatelů (např. vhodnost pro jízdní kola s taškami a nákupními košíky). Držáky nesmějí způsobovat poškození jízdních kol.

Vhodnými systémy jsou: opěrný pás, držák rámu a jednoduché stěnové zábradlí.

Boční vzdálenost od odstavných držáků je uvedena na obrázku 51. Držáky, o které se jízdní kolo může opírat z obou stran nebo na které je možno jízdní kolo nasadit změnou výšky, potřebují adekvátně málo místa.



Obrázek: Rozměry (v [cm]) pro úrovňové odstavování jízdních kol

4.3.4 Požadavky na zařízení pro odstavování jízdních kol

- Ochrana proti povětrnosti

Zvláště na místech pro dlouhodobé odstavování je potřebné předpokládat přístřešek a ochranu na straně s vlivem počasí. Je možné využívat stávající zastřešení (např. velké převisy střech).

- Zajištění sociální bezpečnosti

Odstavná zařízení a příjezdy k nim mají být umístěny na oživených, dobře osvětlených a dobře přehledných místech. Na stěny a střechy mají být používány světlé nebo průhledné materiály.

- Provedení vjezdů

Vjezdy mají být ze zařízení pro cyklistickou dopravu dobře přístupné a nesmějí přispívat ke konfliktům s jinými účastníky provozu. Na cyklistické síti se na ně má upozorňovat. V příjezdové oblasti je třeba se vyhýbat výškovým rozdílům. Pokud se nelze vyhnout zřízení schodů, potom je třeba je vybavit žlábků pro tlačení jízdních kol.

4.3.5 Zvláštní řešení

Na místech, kde jízdní kola zůstávají odstavena přes noc nebo déle, se mají předpokládat uzamykatelné nebo hlídané odstavné prostory. V těchto případech jsou použitelná následující řešení:

- Hlídaná odstavná zařízení ve volném prostoru
U škol a závodů mohou být zařízení pro odstavování jízdních kol při vhodném uspořádání hlídána vrátnými a domovními správci.
- Garáže pro jízdní kola, místnosti pro jízdní kola
U obytných domů, škol, pracovišť a jiných cílů s omezeným okruhem uživatelů se mají předpokládat odstavná místa v uzamykatelných místnostech. Garáže pro jízdní kola s více než deseti místy bez dozoru mají být navíc vybaveny možností uzamykání každého jednotlivého kola.
- Parkovací dům pro jízdní kola a stanice pro jízdní kola
Hlídané parkovací domy pro jízdní kola se zřizují u silně frekventovaných cílů (např. nádraží), kde je pravidelně odstavováno více než 1.000 jízdních kol. Stanice pro jízdní kola s dodatečným servisem (např. půjčování, opravy, prodej), resp. v kombinaci se službami, které nejsou specificky určeny cyklistům, mohou být zřizovány i při menší poptávce po odstavování.
- Boxy pro jízdní kola
Tyto uzamykatelné schránky pro jedno nebo dvě kola a zavazadla nabízejí optimální ochranu před krádeží, vandalismem a povětrností. Na nádražích představují atraktivní dodatečnou nabídku k odstavným zařízením bez dozoru. Obzvláště vhodné jsou pro dopravu do zaměstnání (úsek z nádraží na pracoviště), kdy (druhé) kolo zůstává přes noc odstaveno na nádraží. Boxy pro jízdní kola mohou představovat i vhodné zařízení pro odstavování v obytných domech, které nenabízejí jinou možnost.

5 PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL A PROTI VANDALISMU

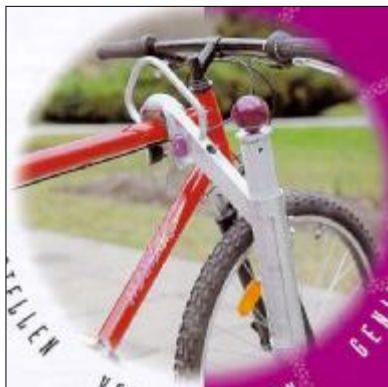
V českých městech probíhají standardní opatření, která jsou běžná po celé republice. Registrace kol probíhá, každý může dostat nálepku, ale ta se dá strhnout. Na centrální evidenci kol je možno se zaevidovat kdykoliv. Policie dělá občas akce, v rámci které si zapíše občanku a číslo nálepky. Aby město mohlo vytvořit účinnou politiku místní prevence krádeží kol, musí další orgány, soukromníci a uživatelé převzít svůj díl odpovědnosti (cyklisté, policie, město, soukromí investoři, výrobci kol a zamykatelných pomůcek a zařízení, prodejci kol, pojišťovny, výrobci parkovacích zařízení pro kola atd.). Iniciativa spočívá v pozitivním vlivu na příslušné klíčové osobnosti, aby společně změnily celkové podmínky, *např. organizováním konferencí, workshopů a setkání.*

Dále se navrhuje:

- Zajištění asistence kamerového systému Městské policie.
- Parkování kol může být u služeben Městské policie.
- Navrhnout systém financování škol pro vybavení: parkování atd. (město (ZŠ) + kraj (SŠ))

5.1 BEZPEČNOSTNÍ STOJANY





5.2 REGISTRACE KOL A JEJICH HLEDÁNÍ - PŘÍKLADY

České Budějovice

Ve věci prevence proti krádeži kol a vandalismu probíhají ve městě standardní opatření, která jsou běžná po celé republice. Registrace kol probíhá (zde se ale kola čipují), každý může dostat nálepku, ale ta se dá strhnout. Na centrální evidenci kol je možno se zaevidovat kdykoliv. Policie dělá občas akce, v rámci které si zapíše občanku a číslo nálepky. V rámci Evropského týdne mobility v roce 2003 Firma KOMPET bezplatně čipovala kola vítězům nejrůznějších soutěží. Pro ostatní zájemce zaevidovala kola do centrální databanky za cenu 210,- Kč a po skončení celé akce bylo vylosováno 10% z těch, kteří si během dne zaplatili čipování kola, a kteří byli ještě osvobozeni od poplatku.

Olomouc

Městská policie zdaleka nejen pokutuje neukázněné cyklisty. Nabízí také možnost zaevidovat si jízdní kolo, což může odrazovat od krádeže a usnadňuje jeho vyhledávání po případném ukradení. K přihlášení kola do evidence je potřebné prokázat svoji totožnost a předložit doklad o nabytí kola. Služba je prováděna zdarma, majitel kola obdrží "Evidenční průkaz" kola, ve kterém je vyplněno výrobní číslo, a kolo je označeno samolepkou **"Kolo je evidováno Městskou policií Olomouc"**. Pokud kolo výrobní číslo nemá, dostane přidělené evidenční číslo. Všechny údaje jsou předány do centrální počítačové evidence, do které mají přístup všichni policisté. I při namátkové kontrole kol se tak zvyšuje šance, že bude ukradené evidované kolo identifikováno a vráceno majiteli. V případě krádeže je možné ji okamžitě nahlásit na linku 158 (Policie ČR) nebo 156 (Městská policie), s Evidenčním průkazem je pak ovšem ještě nutné se dostavit k sepsání protokolu na nejbližší oddělení Policie ČR a osobně nebo telefonicky nahlásit údaje o ukradeném kole také na služebnu Městské policie Olomouc. Bližší informace o evidenci také na tel. 585 209 511.

Evidenci provádějí každé pondělí a středu od 8 do 17 hod. čtyři služebny Městské policie:

GENT

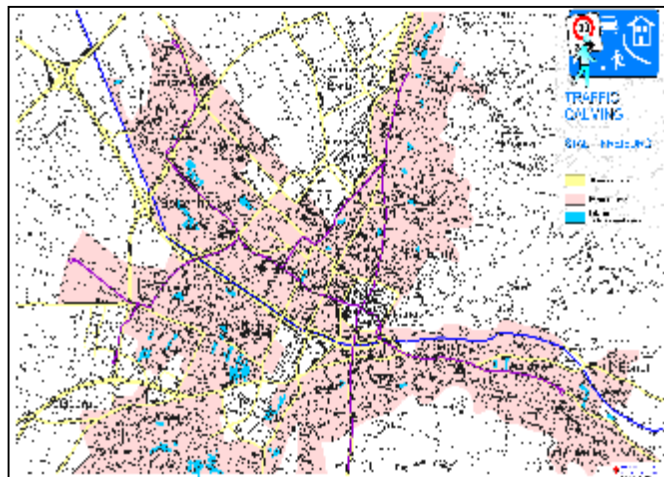
V roce 1997 město započalo projekt „Provelo“, kterým zahájilo komplexní preventivní program proti krádežím kol na kterém pracuje cyklistické oddělení a policie společně. Projekt „Provelo“ zahrnuje také zřízení parkovacího depa, které funguje rovněž jako úschovna ukradených kol (které byly nalezeny) registraci kol. Součástí projektu jsou i tři pracovníci, kteří hledají ukradená kola a odváží je pak do cyklistického depa.



6 ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ

6.1 DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ AKCE

Doporučuje se, aby na většině městských vedlejších komunikací byla omezena rychlost na 30km/h - kromě prioritních komunikací. Automaticky by toto opatření mělo být zavedeno v okolí škol.



Jako příklad je uvedeno německé město Freiburg. Z přiložené mapy je zřejmý rozsah zóny 30. Město jde i tak daleko, že po konzultaci s obyvateli města na některých místech zavedli i ZÓNA 10 (modrá barva). Jedná se o oblasti, které jsou vyhrazeny pro hry dětí. Foto je pak z nizozemského Zwolle, která detailně přibližuje zklidňovací prvky v zóně 30.

Ze města Freiburg jsou pak uvedeny dva příklady zklidnění („před“ a „po“)

Verkehrsberuhigung Stühlinger hier Klarastraße



Verkehrsberuhigung und Umgestaltung Beurbarung



6.1.1 Jízda na kole v dopravně zklidněných komunikacích

Opatření ke zklidnění motorové dopravy významně zlepšují bezpečnost a atraktivitu cyklistické dopravy, jestliže opatření ke snížení rychlosti motorové dopravy neomezují provoz cyklistů (viz tab.). Cyklisty je potřebné vyjmout z omezení a zákazů vjezdu či průjezdu.

V případě zvláštních opatření pro cyklisty na okraji vozovky je potřebné zajistit, aby byla také pro cyklisty použitelná (např. zabránit protiprávnímu překrytí parkujícími vozidly). Ohledně opatření pro regulaci rychlosti na zařízeních pro cyklistickou dopravu.

Tabulka : Zohlednění cyklistické dopravy v případě zklidňujících opatření

Opatření	Problém pro cyklisty	Zohlednění cyklistické dopravy
Zvýšená plocha, zpomalovací práh	Příkřejší rampy než 1 : 10 snižují komfort cyklistické dopravy	Mírnější sklony ramp na okraji vozovky, propustky pro cyklisty vedle zvýšených ploch, sinusové profily ramp
Změna povrchu vozovky, dlážděný pás	Špatně spárovaná dlažba velkého formátu brzdí cyklisty mnohem více než motorová vozidla	Tvorba pásů s rovným povrchem na okraji vozovky
Úzká místa, střední dělicí ostrůvky, směrové rozdělení	Cyklisté jsou ohrožováni předjížděcími manévry s malým bočním odstupem	Vyhýbání se kritickým šířkám vozovky (podle možností více než 3,80 m při adekvátním bočním posunu)
Obytná ulice	Rychlost kroku	Žádné hlavní cyklistické trasy vedené obytnými ulicemi
Jednosměrný provoz, zákaz vjezdu	Okliky, přerušení cyklistických tras	Výjimka pro cyklisty (např. povolení jízdy proti směru jednosměrné komunikace)
Úplná uzavírka, uzavírka části komunikace	Okliky, přerušení cyklistických tras	Propustky pro cyklisty

6.1.2 Opatření pro redukci rychlosti na zařízeních pro cyklistickou dopravu

Zařízení pro cyklistickou dopravu se zpravidla provedou tak, aby se obešly bez opatření pro redukci rychlosti; především na hlavních trasách je třeba se realizaci těchto opatření vyhýbat. Potenciální konfliktní body se zmírní buď zásadně změněným směrovým vedením nebo opatřeními typu dopravních značek či SSZ.

Zřízení opatření pro redukci rychlosti cyklistické dopravy může mít smysl v následujících zvláštních případech:

- Na samostatně vedených stezkách pro cyklisty s malým podílem tzv. každodenního provozu, které mimo obce na nepřehledných místech kříží hlavní komunikace.
- Na samostatně vedených stezkách pro cyklisty s malým podílem tzv. každodenního provozu, které jsou v klesáních bez přednosti v jízdě zaústěny do křižovatek.
- Na krátkých úsecích zařízení pro cyklistickou dopravu, na nichž není nijak jinak možné zmírnit velké ohrožení chodců (např. společně používaný podjezd).
- Před nechráněnými železničními přejezdy.
- K sanaci nehodových lokalit.

Opatření pro redukci rychlosti musí být utvářeny přehledně a nesmějí se pro cyklisty vyskytovat neočekávaně. Opatření pro redukci rychlosti jsou cyklisty zpravidla vnímány jako šikanování a cyklisté se pokoušejí je objíždět nebo používat jiné dopravní plochy (např. vozovku). Tomuto musí být odpovídajícím provedením zabráněno.

6.1.2.1 Rampy

Rampy, které jsou zamýšleny pouze jako redukce rychlosti pro cyklistickou dopravu, mají být provedeny jako sinusové. Stoupání v průběhu sinusové formy může činit až 1 : 2, délka rampy nejméně 1,00 m. U trapézových zvýšených ploch nemá být sklon ramp příkřejší než 1 : 10. Je třeba při provádění dbát i na to, aby zvláště na přechodech nevznikaly v povrchu nerovnosti nebo skoky.

K vědomé redukci rychlosti je možno použít i stoupání, jestliže to terén umožňuje.

6.1.2.2 Brzdné oblouky a šikany

Brzdné oblouky jsou oblouky vědomě provedené s malým poloměrem, které cyklisty nutí ke snížení rychlosti.

Šikany jsou dva za sebou následující brzdné oblouky opačného smyslu. Ohraničení stezky pro cyklisty nemá umožňovat přejíždění a zvláště je nutné dbát na drsnost povrchu.



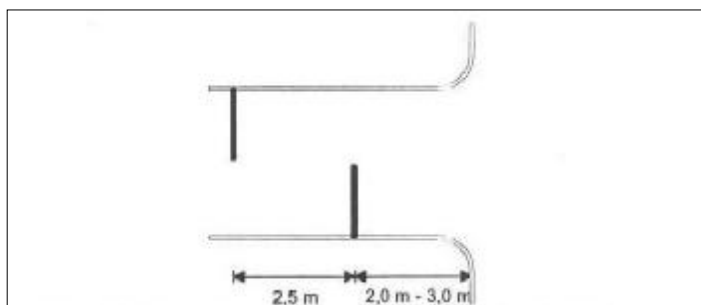
6.1.2.3 Příčná zábradlí (obcházená uzávěra)

Zvláštní formou šikany jsou zábradlí umístěna napříč cyklistické stezky. Zpravidla jsou provedena jedním nebo dvěma kovovými tělesy.

Má-li toto opatření na nepřehledných místech chránit cyklisty před konflikty (např. nepřehledné zaústění stezky pro pěší), umístí se zábradlí na této straně.

Má-li být redukována rychlost (např. před nepřehlednou křižovatkou), potom se první zábradlí umístí tak, aby byl směr pohledu veden do směru možného ohrožení (např. v případě křížujícího provozu se první zábradlí umístí vlevo).

Při dimenzování se musí dbát na sjízdnost jízdními koly s přívěsy. Tato je zajištěna jen tehdy, jestliže se zábradlí nepřekrývají a jsou umístěna s rozstupem 2,5 m.



Obrázek : Uspořádání příčných zábradlí (obcházených uzávěr)

6.1.2.4 Změna povrchu

Účinnost dlážděných ploch k redukci rychlosti cyklistů je s ohledem na narůstající podíl odpružených kol stále menší. Dlažbě velkého formátu je potřebné se s ohledem na nebezpečí pádu všeobecně vyhýbat, dlažba malého formátu má být položena rovně a s řádně upravenými spárami. Je potřebné dbát na drsnost použitého materiálu a na to, aby na přechodech nebyly nerovnosti.

6.2 PREVENTIVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AKCE

Jedná se o program pro prevenci nehodovosti, se zaměřením na ochranu a lepší viditelnost cyklistů (např. používání cyklistických přileb, reflexní prvky a oblečení, světla); snahou je cílenými kampaněmi zvýšit povědomí o opatřeních jako např: omezení rychlosti (např. mobilní displeje monitorující rychlost projíždějících vozidel), bezpečná boční vzdálenost při předjíždění, správný postup při otevírání dveří u automobilu).

6.2.1 Cyklistická helma - nutnost nebo móda?

Ještě nedávno byly cyklistické helmy považovány za řídký módní výstřelek. Pomalu se ale začínají objevovat častěji, zejména u cykloturistů a dětí, méně bohužel u cyklistů dojíždějících denně do práce. To, že helma chrání proti úrazu, ví každý, uveďme si ale některé užitečné podrobnosti:

Proč nosit cyklistickou helmu?

Poranění hlavy při pádu jsou příčinou 3 ze 4 závažných poranění cyklistů. Zlomené žebro, ruka či noha se zahojí. Poranění mozku může způsobit smrt nebo trvalé následky. V první chvíli přitom nejde o poranění zjevné. Mozek je v lebeční dutině obalen mozkovými pleny, mezi kterými je malé množství tekutiny. Při tupém nárazu na lebku (nebo lebky na pevnou plochu) je mozek vržen ve směru nárazu proti vnitřní ploše tvrdé lebky.



V lepším případě dojde k lehkému otřesu mozku, který se projeví obvykle jen nepříjemnými pocity nebo bolestí hlavy, v horším případě těžšího otřesu se dostaví nevolnost a mohou nastat trvalé následky. V nejhorším případě se může tahem nárazu odtrhnout od vnitřní plochy lebky jedna z plen a do uvolněného prostoru může nastat krvácení z poškozených cév. Postižený se cítí zpočátku jen otřesen a jeho stav se postupně zlepšuje. Krvácení ale pokračuje a zvětšující se objem krve dále odtrhává plenu a utlačuje mozek. Při velkém útlaku mozku může dojít k upadnutí do bezvědomí (a to např. i ve spánku v noci po nehodě) a smrti podobně jako u mozkové mrtvice. Stav lze chirurgicky řešit trepanací lebky (vytvoření otvoru v místě krvácení) a vypuštěním

krve, problémem ale je, že postižení přicházejí s prvními příznaky často až ve chvíli, kdy začíná docházet k nenávratnému poškození životně důležitých mozkových center. Co ještě dodat? Každý cyklista prodělá pád z kola v průměru po ujetí každých 7000 km, ujede-li tedy ročně pouhých 1000 km, je to nejméně jednou za 7 let. Ne každý pád končí nárazem do hlavy, ale i pád v nízké rychlosti při jízdě na cyklostezce může způsobit vážné poranění mozku. Srážka s rychle jedoucím vozem je samozřejmě ještě nebezpečnější.

Jak by měla vypadat ideální helma?

- § má vydržet i silný náraz a snížit sílu, působící při nárazu na hlavu, na úroveň kolem 200 g (zdravý a mladý lidský mozek vydrží bez trvalých následků nárazy kolem 300 g)
- § helmy hokejových brankářů apod., kterými někdy rodiče u dětí nahrazují cyklistickou helmu, jsou sice lepší než žádná helma, ale jsou určeny pro prevenci jiného typu úrazů hlavy a nemohou nahradit cyklohelmu, jejíž polystyren svou postupnou deformací v průběhu rázu rozmělní energii nárazu

- § má mít kvalitní a pevné uchycení, které ji udrží na hlavě po prvním nárazu (např. sražení autem) a ochrání tak hlavu i při druhém nárazu (kontakt se zemí)
- § má být kulatá - protáhlé aerodynamické tvary, kšilty a různé výstupky se mohou při pádu zachytit o vozidlo či rám kola a strhnout helmu z hlavy
- § má dobře sedět na vrcholu hlavy, v žádném směru se nemá pohybovat o víc než o 2 cm a ani při vyvinutí velké síly nesmí sklouznout z hlavy
- § upevnění helmy páskem má být odolné proti uvolnění při prudkém trhnutí, ale má naopak pomalu povolovat při stálém tahu - to chrání děti před uškrcením v případech, kdy např. lezou s helmou po stromech a při pádu se zachytí a visí za helmu. Proto by také cyklistické helmy neměly být používány při běžných hrách
- § má mít výrazné barvy pro viditelnost a má se příjemně nosit, aby neodrazovala od stálého používání

Kdo by měl helmu nosit?








Každý, kdo jezdí na kole. Je samozřejmě vhodné vybavit helmu především malé děti, u kterých hrozí pád z kola pouhou vlastní nemotorností mnohem častěji, než u dospělých. Jejich mozek a tkáň jsou ale zároveň mnohem pružnější a odolnější, dítě navíc padá z menší výšky než dospělý. Ovšem není důvod chránit jen děti, ohrožen je každý, nejvíce nejstarší členové rodiny, u kterých zároveň klesá obratnost a pružnost tkání. Tvrzení typu "já mám tvrdou lebku" je zcela nesmyslné. Čím tvrdší, tím horší následky nárazu. Naše tkáň přitom začínají stárnout už kolem 30. roku věku. Za úvahu také stojí, je-li pro děti lepší inkasovat Vaše životní pojištění, nebo si Vás zachovat jako živého rodiče, byť bude rodinný blahobyt oslaben nákupem cyklohelem pro všechny. Nelze zanedbat ani výchovu příkladem - dítě, které nevidí helmu u svých rodičů a je k jejímu nošení jen nuceno, ji často mimo dohled rodičů ihned odloží. Roli hraje i postoj vrstevníků - vyplatí se dát dítěti šanci si helmu vybrat podle jeho vkusu, tak, aby se za ni nestydělo, ale mohlo se chlubit, aby dobře seděla a aby je řemínek neškrtil. Helma s rozepnutým řemínkem je k ničemu.

Několik rad závěrem

Po pádu a nárazu si vždy poříďte novou helmu, i když její poškození není pouhým okem patrné. Drobná prasklina v polystyrenu může způsobit, že helma při dalším nárazu ihned pukne a polystyren nesplní svou funkci při tlumení rázu. I v případě beznárazového provozu si poříďte novou helmu po cca 5 letech používání - materiál samovolně stárne!

Podle [Bicycle Helmet Safety Institute](#)

6.2.2 Desatero bezpečné jízdy

	Před vyjetím vždy zkontroluj stav svého kola , zejména brzd, řídítek a osvětlení. Udržuj své kolo v dobrém stavu. Nekupuj dítěti kolo, do kterého "doroste".
	Vždy používej cyklistickou helmu , i pro krátké pojezdky, vždy ji správně upevni.
	Buď ostražitý a koncentrovaný . Stále sleduj trasu a povrch před sebou, měj přehled o situaci za sebou, manévry plánuj a signalizuj.
	Předvídej, měj obě ruce připraveny brzdit, včas zpomaluj a brzdi . Rychlá jízda a spěch neušetří čas. Preventivní zpomalení naopak vytvoří prostor pro účinnou a včasnou reakci.
	Vidět a být viděn - platí nejen pro řidiče. Používej světla, odrazky, reflexní oblečení, předvídej, kdy jsi mimo zorné pole řidiče.
	Vyhýbej se jízdě v noci a při zhoršených podmínkách. Noční jízda vyžaduje zkušenosti a je nevhodná zejména pro děti.
	Znej a dodržuj pravidla , vždy správně a včas signalizuj své manévry, je-li to možné, využívej cyklostezky a méně frekventované ulice.

8	Pohybuj se s proudem a drž se vpravo , čelní střety jsou nejnebezpečnější. Výjimka platí při pomalé jízdě v hustém provozu. Pak je lepší zabrat prostor a nenechat se tlačit k obrubníku
9	Bud' ohleduplný k chodcům . Na společné stezce včas zpomaluj a včas použij zvonek, pokud je zřejmé, že o Tobě nevědí. Míjej chodce pomalu.
10	Při jízdě nepoužívej sluchátka, netelefonuj A PŘED JÍZDOU NEPIJ ALKOHOL , to vše snižuje Tvoje šance včas a správně reagovat.

6.2.3 Co patří k povinnému vybavení kola

Předpisy se mění, kola zůstávají. Zopakujme si proto, čím musí být vybaveno kolo pro provoz na pozemních komunikacích podle Zákona č. 56/2001 Sb., a ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 301/2001:

- § dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžkovým nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou.
- § jasně znějícím zvonekem nebo obdobným zařízením (toto ustanovení se nevztahuje na jízdní kolo užitě v provozu na pozemních komunikacích účastníkem sportovní akce).
- § za **nesnížené** viditelnosti přední odrazkou bílé barvy, zadní odrazkou červené barvy a odrazkami oranžové barvy na šlapadlech a v paprscích kol (tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály obdobných vlastností i na oděvu či obuvi cyklisty).
- § za **snížené** viditelnosti odrazkami podle písmene c) a dále světlometem svítícím dopředu bílým světlem a svítilnou svítící dozadu stálým nebo přerušovaným světlem červené barvy. Baterie musí vydržet 1,5 hod. provozu.



K bezpečné jízdě dále přispěje mít na kole kryt řetězu, který ochraňuje před zachycením oděvu, a blatníky, které ochraňují cyklistovi oči, obličej a chrání jeho oděv před znečištěním. Podle zákona č. 361/2000 Sb., je **cyklista mladší 15 let povinen použít ochrannou přilbu** schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, a to za jízdy v provozu i mimo něj.

Všimli jste si té drobné niance? Pokud např. jedete po soukromé lesní cestě, nemusíte mít povinné vybavení. Ovšem Vaše dítě musí mít přilbu vždy, kdy si sedne na kolo - i kdyby to bylo u Vás na zahradě nebo např. při zkoušení vánočního dárku přímo doma v obýváku. Na silnici smí samozřejmě dítě bez dozoru starší osoby až od 10 let.

V zákoně jsou kromě toho některá další ustanovení např. o spolehlivém zaslepení volných konců řídítek, o energii pohlcujícím zakončení ovládacích páček brzd, měničů převodů, nábojů kol apod. Vzhledem k přehrší zboží na trhu je ale podstatné ustanovení, které říká, že je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Hmmm... Trošku gumový paragraf - takové sedadlo, ve kterém se dítě nemůže zranit, asi neexistuje. Ale budiž, naši zákonodárci mají o naše děti také strach, věrme, že se to odrazí i v jiných ohledech (např. při podpoře bezpečnosti cyklistické dopravy celkově).

Dané informace je možno šířit např. prostřednictvím Evropského týdne mobility (vlevo obrázek z Olomouce, kdy se rozdávalo speciální číslo Drátěného osla zaměřeného na bezpečnost. Vpravo je foto z Českých Budějovic, z akce Policie ČR)



6.3 BONUS – TP 145

Při řešení cyklistické dopravy v obcích je možno také vycházet z **TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi** –. Na CD je pak podrobná prezentace opatření.

Shrnutí doporučení Technických podmínek TP 145 „Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi“, které byly schváleny MDS ČR ze dne 23.1.2002:

- pro dosažení dobrých (funkčních a estetických) proporcí šířkového uspořádání mají být prostory mimo vozovku dostatečně široké (chodníky, stezky pro cyklisty, víceúčelové pásy, postranní dělicí pásy, pobytové plochy, předzahrádky, atd.),
- jednoznačné diferencování dopravních ploch (musí být zřejmé a stavebně rozlišené, co je jízdní pruh, co je parkovací pruh, co je chodník, atd., jakou funkci každá konkrétní plocha má a komu resp. čemu slouží),
- šířky jízdních pruhů jen takové, kolik je bezpodmínečně nutné,
- návrh úpravy průtahu tak, aby řidič byl pozitivně motivován k dodržování rychlostního limitu,
- místa, na nichž je žádoucí snížení jízdní rychlosti (např. začátek obce, začátek obchodní ulice, frekventované přechody pro chodce) se adekvátní formou utváření mají učinit zřetelně viditelnými (např. zúžení, střední dělicí ostrůvek, optická brána, šikana, změna materiálu povrchu),
- potlačování podélných linií a monotónnosti vzhledu s urychlujícím účinkem,
- podpora výstavby malých okružních křižovatek,
- zlepšování bezpečnosti a podmínek pohybu nemotorizovaných účastníků dopravy (stavba, resp. rozšiřování chodníků, cyklistických pruhů a pásů, stezek pro cyklisty, zařízení pro pěší...),
- ochrana přecházejících chodců stavebními opatřeními - prvky pro usnadnění přecházení (ochranné ostrůvky pro snazší a bezpečnější přecházení, vysazené chodníkové plochy, zmírňování bariérového účinku průtahu),
- podpora zelených ploch, výsadba stromů a keřů, zlepšování vzhledu komunikací a životního prostředí, uvážená náhrada asfaltu dlažbou tam, kde je to vhodné,
- parkování v dopravním prostoru zásadně podélné (formou parkovacích pruhů resp. zálivů), výjimečně šikmé; kolmé je nevhodné, protože výjezd je obtížnější a zabere více místa i času,
- ani velká poptávka po parkování nesmí vést k zanedbání návrhu zelených ploch (např. přerušení parkovacího pruhu vysazenými zelenými plochami má být prováděno systematicky a v každém případě).

TP 145 je možno si objednat telefonicky na CDV (548 423 711).

Více: Ing. Jaroslav Heinrich, Ing. Pavel Skládaný, Centrum dopravního výzkumu; tel: 543 215 050, e-mail: heinrich@cdv.cz; skladany@cdv.cz



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 5 – Infrastruktura, Služby & Bezpečnost
Část C. – kapitoly 7. a 8.
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

7	PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	1
7.1	Propojení cyklistické a železniční dopravy	1
7.1.1	Základní dopravní obslužnost.....	1
7.2	Propojení cyklistické a hromadné autobusové dopravy	6
7.3	Propojení cyklistické a městské hromadné dopravy.....	7
7.3.1	Úvodem.....	7
7.3.2	Kvalita služby – evropská norma.....	7
7.3.3	Možnosti přepravy kol (systém „Hucke pack“).....	8
7.3.3.1	Formy a podmínky přepravy kol v Evropě.....	8
7.3.3.2	Přeprava kol – segment cyklistické dopravy	8
7.3.3.3	Přeprava kol do rekreačních oblastí – segment cykloturistiky.....	8
7.3.4	Aplikace v Dopravním podniku města Brna	10
7.3.4.1	Informace k přepravě kol do rekreačních oblastí v roce 2002	11
7.3.5	Aplikace v Dopravním podniku města Ostravy.....	12
7.3.6	Aplikace v Dopravním podniku města Teplice	14
7.3.7	Příklad úpravy autobusu - Kroměřížsko.....	15
7.3.8	Příklad úpravy autobusu - Cyklobus na Hané	15
7.4	Cyklocentra na nádražích– úroveň č.4	16
7.4.1.1	Půjčovny jízdních kol Českých drah a.s.....	16
8	NABÍDKA SLUŽEB PRO CYKLISTY	18

7 PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

7.1 PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Železnice si je vědoma velké šance, která se jí naskýtá v symbióze s cyklistikou. Má příležitost vytvořit spolu s dalšími aktivitami integrovaný servis pro všechny, kteří chtějí vyměnit automobil za pohyb na čerstvém vzduchu a nechtějí se vázat na jedno místo. Lze očekávat, přestože již dnes je cyklistika rozšířena, její další prudký rozvoj.

7.1.1 Základní dopravní obslužnost

V rámci základní dopravní obslužnosti je nutné sledovat dva základní parametry. Fyzická dostupnost systému pro uživatele. Tzn. je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici a nebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury, která dovede uživatele k nástupním uzlům železniční dopravy. Dále je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojíždku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek.

A. Bezpečná infrastruktura k nástupním uzlům železniční dopravy

Příkladem cyklistické infrastruktury, která dovede cyklistu bezpečně k hlavnímu vlakovému nádraží může být město Olomouc. Jedná se o cyklistickou stezku, která dovede cyklistu až do centra metropole.



Jako další příklad dobrého spojení k vlakovému nádraží může sloužit město Pardubice. Na obrázku vidíme cyklistický přejezd v blízkosti vlakového nádraží.





Pro zřízení bezpečné a komfortní cyklistické infrastruktury je výhodné ji budovat v souběhu s železnicí, na drážním pozemku. Tím je možné se vyhnout mnohým problémům s pozemky. Jako příklad lze uvést plánování vybudování cyklostezky podél železnici Prostějov – Bedihošť, Šternberk – Štarnov anebo již realizovaný úsek u Ústí nad Labem; viz. obrázek.

Dalším vhodným příkladem je budování stezky po bývalém drážním tělese. Jako příklad lze uvést záměr vybudovat stezku po Baťové dráze v délce 4,4 km u Vizovic – viz. obrázek



B. Úschovny kol

Dále je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek.

V rámci projektu bylo monitorováno využívání úschovny kol na hl. nádraží v Olomouci.

Úschovna kol ČD – hl. nádraží Olomouc			
Měsíc	denní	měsíční	týdenní
prosinec	83	4	
leden	89	6	
únor	124	7	
březen	128	7	
duben	145	11	1
květen	150	7	1
červen	207	6	2
červenec	280	9	2
srpen	211	9	



Tabulka – Úschovna kol na hl. nádraží v Olomouci

Obrázek – Úschovna kol na hl. nádraží v Olomouci

Za největší problém se považuje zřízení míst pro úschovu kol bez dozoru (uzamknutí kola například na stojanu). Současná legislativa způsobuje, že nikdo na svém pozemku takové zařízení nechce.

Příklady parkování a úschoven kol v Nizozemsku.

(1) Železniční zastávka u Utrechtu.



(2) Hlavní vlakové nádraží v Houtenu



(3) Nejbezpečnější způsob přepravy kola (systém „Hucke pack“) – příklad Utrecht



(4) Freiburg



7.1.2 Možnost přepravy kol vlakem

ČD postupně upravují malé přípojné vozy pro motorové vlaky tak, aby v každém voze podle zvolené varianty bylo možno přepravit od 6-ti do 20-ti jízdních kol společně s cestujícími. Zrodil se návrh, který počítá s sezónní úpravou v rámci pravidelných prohlídek a oprav vozů. Tím by byla úprava alespoň zčásti provedena v rámci provozních nákladů. Při úpravě vozů pro přepravu jízdních kol se vychází z těchto pravidel:

- § Monitorování potřeb zákazníka a maximální využitelnost spojů ČD.
- § Přeprava ve vlacích ČD označených v jízdním řádu symboly **^**, **a** a **c**
- § V atraktivních polohách zahájení úpravy vozů pro přepravu jízdních kol.
- § Úprava vozů pro přepravu jízdních kol je dlouhodobý finančně náročný úkol.
- § Dostatek finančních prostředků je odvislý od náležité úhrady státu a regionu.

Jednotlivé upravené typy:



Ø Vůz řady 015 – obrázek

- Ø Využíván v přepravách se symbolem **c**
- Ø Největší nasazování na regionálních osobních vlacích v oblasti Liberce a Šumavy
- Ø Umístění až 26 jízdních kol
- Ø Počet míst k sezení je stejný jako počet míst pro jízdní kola



Ø Vůz řady Bmteeo -- obrázek

- Ø Využíván v přepravách se symbolem **a**
- Ø Možná přeprava až 12 jízdních kol
- Ø Využití na spěšných a osobních vlacích v oblasti jižních Čech



œ Vůz řady 012 – obrázek

- œ Využíván v přepravách se symbolem **a**
- œ Největší nasazování na osobních vlacích oblasti Šumavy, Znojemska a Beskyd
- œ Umístění ve stojanech 5 jízdních kol a ve volném prostoru dalších 5 jízdních kol



n Příměstská jednotka řady 471 – obrázek

- n Využíván v přepravách se symbolem **C**
- n Upravené prostory se závěsy na jízdní kolo
- n Využití na příměstských vlacích mezi Prahou a Pardubicemi



Ü Vůz řady Bdt - obrázek

- Ü Využíván v přepravách se symbolem **C**
- Ü Upravené prostory se stojany na jízdní kolo
- Ü Využíván na tratích Ostravska republiky



▼ Vůz řady Bdmrsee - obrázek

- ▼ Využíván v přepravách se symbolem **^ a a**
- ▼ Upravené prostory se závěsy na jízdní kolo
- ▼ Využíván na vnitrostátních rychlicích v celé

▼ Vůz řady 043 - obrázek

- ▼ Využíván v přepravách se symbolem **C**
- ▼ Upravené prostory se závěsy na jízdní kolo
- ▼ Využíván na méně významných tratích na rychlicích a spěšných vlacích



7.2 PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A HROMADNÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Tato kapitola úzce navazuje na předcházející kapitolu 7.1. “Propojení cyklistické a železniční dopravy.” Tzn. Platí zde stejné principy - je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici a nebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury, která dovede uživatele k nástupním uzlům hromadné autobusové dopravy. Dále je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek.

Nicméně základní dopravní obslužnost některých obcí je velmi špatná, a proto obyvatelé se musí v těchto případech dopravovat „po vlastní ose“ k hlavním autobusovým trasám.

Jako příklad lze uvést z Olomouckého kraje. Hlavní linkou je OLOMOUC – LITOVEL. Obyvatelé obcí, které neleží na této hlavní trase, např. z Lhoty u Nákla, která je vzdálena tři kilometry od zastávky, pak nemají jinou možnost než jet autem a nebo použít kolo, které by je dopravilo k zastávce. Vzhledem k tomu, že zastávky autobusů prakticky s touto variantou nepočítají, obyvatelé pak většinou dojíždějí do svého zaměstnání automobilem.

Stejný princip pak lze aplikovat i u autobusů městské hromadné dopravy a to především v okrajových částech městech Metodická příručka se proto chce zaměřit na možnosti různých parkovacích a odstavných možností pro kola na zastávkách autobusů. Prozatím příručka uvádí dva příklady z Dánska.



Obrázek – Dánsko: příklady umístění stojanů na autobusových zastávkách

Výše uvedené informace zazněly proto, že projekt BYPAD uvedl jako jedno z kvalitních opatření, aby všechny stanice a zastávky byly lehce dostupné na kole a na všech zastávkách hromadné dopravy nebo v jejich blízkosti byly systematicky rozmístěny stojany nebo uzamykatelná zařízení pro kola.

Sice v podmínkách českých měst je to možná opravdu tento požadavek neaktuální, nicméně chtěli jsme zdůraznit tuto myšlenku, neboť se dá jistě v odůvodněných případech realizovat.

7.3 PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

7.3.1 Úvodem

Doprava ve všech svých formách je podmiňujícím faktorem hospodářské prosperity měst, regionů a zemí. Každá kategorie dopravy má své určení. Specifickou oblastí je doprava ve městech. V souvislosti s trvale vzrůstajícím automobilovým provozem se města dostávají do stále obtížněji řešitelných situací. Nekritické uspokojování potřeb IAD ničí tvář města, poškozují jeho životní prostředí a ohrožují zdraví jeho obyvatel.

Jsou proto stanoveny priority jednotlivých kategorií dopravy ve městě. Preferovány jsou v pořadí pěšák, cyklista, MHD a až následně IAD.

Pro kooperaci jednotlivých doprav byly vytvořeny určité normativy a technická opatření. Pro vztah IAD a MHD je zaveden systém „Park and ride“ (P&R)., pro vztah cyklistů a MHD „Bike and ride“ (B&R). Tyto systémy jsou založeny na zaparkování individuálního prostředku a pokračování v přepravě prostředkem MHD. Příkladem může být nizozemské město Houten, kde na konečné tramvaje jsou umístěny stojany na kola a úschovna – viz. Obrázek.



Ve výjimečných případech se řeší i problém přepravy cyklisty i s jeho dopravním prostředkem, tj. kolem. Tento systém přepravy je označován jako „HUCKE PACK“ (HP). Jako příklad lze uvést např. dopravní podnik ve Stuttgartu či v Drážďanech se speciálními vozy na přepravu kol. Obdobné vlečné vozy nalezneme ojediněle i v jiných městech. Jedná se však většinou o vymezený dopravní koridor mimořádné atraktivity.

Celoplošně však doprava cyklistů s koly není běžná, i když by v některých případech byla žádoucí. Jde především o rekreační cyklistiku ve velkých městech, kdy průjezd zastavěným územím do rekreační příměstské zóny je příliš dlouhý nebo neatraktivní. Jednou z výjimek, kde je umožněna přeprava kol v tramvajích, trolejbusích a autobusech, je např. Dopravní podnik města Brna, a.s.

7.3.2 Kvalita služby – evropská norma

Ve snaze podpořit kvalitativní přístup k provozu veřejné dopravy osob a zaměřit zájem na potřeby a očekávání zákazníků, vydal technický výbor CEN „Evropskou normu kvality přepravní služby ve veřejné dopravě“.

V rámci uplatňování politiky Evropské unie v místní a regionální dopravě je plněním této normy vázáno 19 evropských zemí, mezi nimi i Česká republika.

Používání této normy podporuje převedení očekávání zákazníků a jejich vnímání kvality na realizovatelné, měřitelné a zvládnutelné parametry kvality.

Kritéria kvality, stanovená z pohledu zákazníka, mají touto normou vymezeno 8 aspektů a pokrývají všechny segmenty zákazníků, mezi něž cyklisté nesporně patří. Kritéria jsou následující:

1. dostupnost nabízené služby
2. přístupnost k systému veřejné dopravy osob vč. propojení s jinými dopravními prostředky

3. informace, které mají pomoci při plánování a realizaci cest
4. čas přepravy
5. péče o zákazníka, mj. co nejtěsnější shoda s požadavky individuálního zákazníka či skupinou zákazníků (invalidé, cyklisté atd.)
6. komfort přepravy
7. bezpečnost
8. ekologický dopad

Přístupnost (pol.2) je hodnocena mj. i externím propojením na chodce, cyklisty, uživatele taxi a uživatele IAD. V komfortu (pol.6) jsou hodnocena také volitelná zařízení, mezi něž náleží zavazadla a jiné předměty, což lze aplikovat na jízdní kola.

Součástí této normy jsou i průzkumy spokojenosti zákazníka, jak dopravní služby plní jeho představy či požadavky. Zákazník je však často v zajetí konvencí a neumí definovat svoje přání. Tak jako očekávání (přání, požadavky) např. invalidů definuje Svaz invalidů, měla by najít i početná skupina cyklistů svého mluvčího, který by jejich očekávání formuloval.

Aplikací této normy do dopravní politiky státu, regionů a měst a obcí z pohledu užívání MHD cyklistickou veřejností lze dosáhnout zvýšení kvality a dosažení dalších možností v rozvoji cyklistiky.

7.3.3 Možnosti přepravy kol (systém „Hucke pack“)

7.3.3.1 Formy a podmínky přepravy kol v Evropě

Z níže uvedené tabulky jsou patrné nejvíce využívané způsoby přepravy kol v prostředcích MHD v Evropě. Jedná se o následující způsoby:

- § speciální vozidlo určené pouze pro přepravu kol;
- § upravené vnější prostory vozu nebo přívěs;
- § upravené plošiny na vozidle, obvykle s úchytným zařízením na kola;
- § bez úprav.

Dále jsou z této tabulky patrné i podmínky přepravy kol v prostředcích MHD v Evropě:

- § přeprava pouze na speciálních linkách nebo na objednávku;
- § přeprava pouze na vybraných linkách v běžné síti MHD, převážně v omezeném režimu (mimo špičkové období);
- § přeprava na všech linkách, převážně v omezeném režimu (mimo špičkové období);
- § přeprava bez omezení (dočasné řešení v závislosti na únosné míře poptávky cyklistické přepravy) nebo s omezením počtu kol (předpis nebo rozhodnutí řidiče).

7.3.3.2 Přeprava kol – segment cyklistické dopravy

Přeprava kol v segmentu cyklistické dopravy umožňuje pro cyklistu v nouzových případech, kterým je např. porucha kola nebo náhlá změna počasí, umožnit přepravu svého dopravního prostředku ve vozidle hromadné dopravy.

7.3.3.3 Přeprava kol do rekreačních oblastí – segment cykloturistiky

Doprava do rekreačních oblastí je nárazová a závislá na vnějších vlivech, především počasí. Při vysokých intenzitách cyklistického provozu je běžným způsobem dle kapitoly I.4.3.2 nezvládnutelná. Proto je některá města řeší speciálními linkami vybavenými cyklobusy (busy se speciální vnitřní úpravou pro přepravu kol) nebo přívěsy za obvyklé městské či linkové autobusy.

Tabulka - PŘEPRAVA KOL V PROSTŘEDCÍCH MHD V EVROPE

stát	město	dopravní prostředek	časové omezení	podmínky	cena (Euro)
BRD	Berlin	S-bahn,U-bahn	X: mimo špiček so+ne: neomez.	pro držitele předpl.jízdenek od jednodenní po roční zdarma,	0,95
BRD	Braunschweig	cyklobusy	zvl. JŘ a objednáváné cesty		dle délky cesty
CH	Basel	T, Bus	mimo špiček	zlevněná měs.jízdenka 30 Eu/18Eu	1,50
BRD	Frankfurt	S-bahn,U-bahn	mimo špiček	špička 6,00-8,30 + 16-18,30	1,10
BRD	Hamburg	S-bahn,U-bahn, kolejový bus	X: mimo špiček so+ne: neomez.		1,10
BRD	Hannover	Bus - 5 linek	ne v let.období		1,45
BRD	Köln	S-bahn, T	X: mimo špiček so+ne: neomez.	sedlo po 20 hod	1,30
BRD	Herten	cyklobusy	květen – září	spojuje výletní místa	2,75
BRD	Kassel	cyklobusy	jen na objednávku		paušál + kilometrovné
BRD	München	S-bahn,U-bahn	mimo špiček		1,00
BRD	Nürnberg	S-bahn,U-bahn	mimo špiček		1,00
BRD	Ruhrgebiet	S-bahn	X: mimo špiček so+ne: neomez.		0,85
BRD	Stuttgart	S-bahn, zubačková T	X: mimo špiček so+ne: neomez.		1,95 0,65
BRD	Saarbrücken	Busy	X: mimo špiček so+ne: neomez.		0,85
BRD	Würzburg	busy, T-1 linka	v ne a prázdniny		0,90
A	Wien	U-bahn (3 linky)	X: mimo špiček so+ne: neomez.	pouze v letním období, jen skládací a dětská kola	1,50
BRD	Wiesbaden	busy	dle situace	určuje řidič	1,10
CH	Zurich	S-bahn, T, bus	bez omezení	omezuje a reguluje řidič	2,00
CZ	Praha	Metro	mimo špiček	jen v 1 voze + omezený počet	jízdné + dovozné
CZ	Děčín	bus + vlečný vůz	so + ne		
CZ	Teplice	bus + vlečný vůz	so + ne	kapacita 22 kol	20 Kč osoba + 20 Kč kolo

7.3.4 Aplikace v Dopravním podniku města Brna

Dopravní podnik města Brna, a.s. pro zlepšení podmínek pro cyklisty zvážil možnosti přepravy kol v prostředcích MHD a v postupných krocích zavedl následující opatření, zakotvená ve Smluvních přepravních podmínkách:

V roce 1998:

- umožněna doprava kol v pracovní dny od 17 do 06 hod, v ostatní dny bez časového omezení;
- dovozně za kolo je stejné jako za zavazadlo, tj. v ceně zlevněného jízdného (cca 1/2 ceny základního jízdného).

V roce 2000:

- doprava kol je umožněna bez časového omezení;
- pro cestující s jednorázovou jízdenkou je dovozně za kolo stejné jako za zavazadlo, tj. v ceně zlevněného jízdného, pro držitele předplatních jízdenek (průkazek) je přeprava kola (tak jako ostatních zavazadel, kočárků a psů) bezplatná;
- přepravní řád (smluvní přepravní podmínky) uvádí další pokyny pro ohlášení nástupu a výstupu, počet kol ve vozidle, preferenci kočárku proti kolu aj.

V roce 2002:

- Pro zvýšení nabídky pro přepravu cyklistů v Brně byly vytvořeny speciální linky vybavené speciálními vozidly.
- V přípravné fázi byly studovány trasy vycházející z centrálního bodu ve středu města, kterým byl určen prostor zastávek invalidních linek na ulici Úzké. Tyto trasy byly vyhledány tak, aby co nejvíce korespondovaly se současně realizovaným nebo v nejbližší době k realizaci připravenými cyklistickými trasami na území města Brna a jeho okolí. Průjezd autobusů městem je však natolik časově náročný, že by velmi zhoršoval interval na těchto linkách. S ohledem na charakter zkušebního provozu, vybaveného pouze dvěma autobusy, byly zvoleny alternativy s výchozími stanovišti na terminálech v Králově Poli u nádraží a na Staré osadě v Židenicích.

Rok 2004:

- Prozatím provoz pozastaven pro finanční ztátovost.

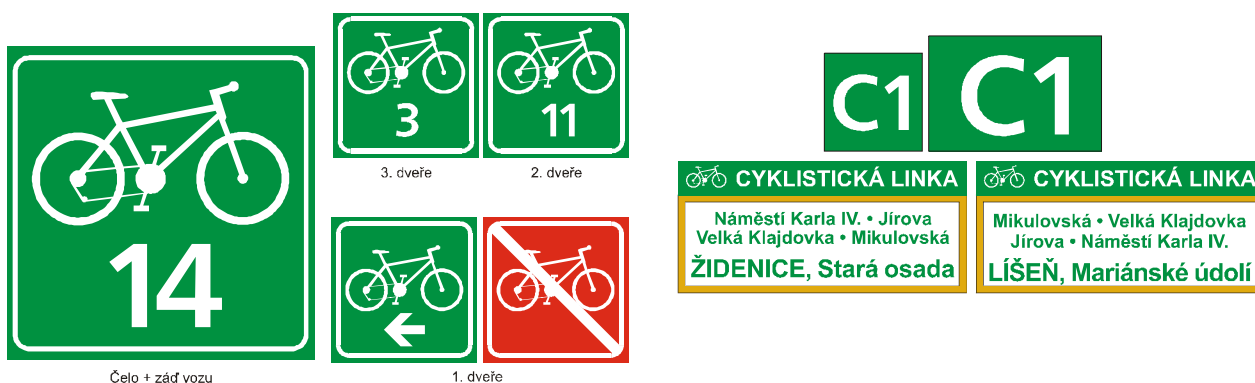
7.3.4.1 Informace k přepravě kol do rekreačních oblastí v roce 2002

Trasy linek byly následující:

C 1: ŽIDENICE, STARÁ OSADA – Mikulovská – Velká Klajdovka – Jírova – nám. Karla IV. – LÍŠEŇ, MARIÁNSKÉ ÚDOLÍ

C 2: KRÁLOVO POLE, NÁDRAŽÍ – Slavíčková – Haškova – Soběšice – ÚTĚCHOV

Obrázek - Označení cyklobusu a směrové tabule



Provozní charakteristika speciálních linek:

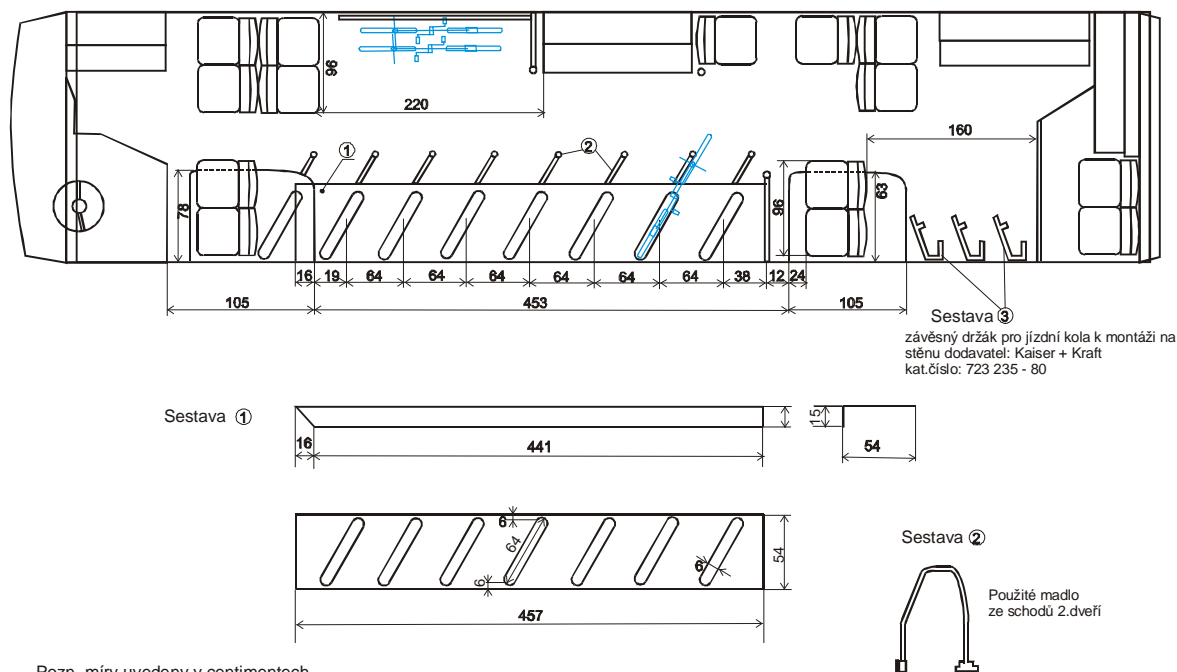
Období květen až říjen pouze v nepracovních dnech (soboty, neděle a státní svátky) = 56 dnů, provozní doba od 8.00 do 18.00 hodin, 8 párů spojů na každé lince / den, interval mezi spoji 60 – 120 minut (stanovení přesných časových poloh odjezdů podle předpokládané poptávky a v závislosti na předepsaných zákonných bezpečnostních přestávkách a přestávkách na jídlo a oddech řidičů autobusů).

Úpravy vozidel pro přepravu jízdních kol:

Byly upraveny dva autobusy Karosa B732 používané na linkách MHD v Brně dle obr. 20 pro zabezpečení přepravy jízdních kol v prostoru pro cestující. Tato úprava umožnila jednoduché a bezpečné uložení 14 jízdních kol různých typů i velikostí a zajistila jejich upevnění během jízdy v městském provozu. Úpravou nebyly dotčeny žádné nosné prvky autobusu.

Úprava autobusu spočívala v demontáži některých sedadel pro cestující. V uvolněném prostoru u levé bočnice byl zabudován 15 cm vysoký stupeň z překližky pokrytý pryžovou podlahovinou. Ve stupni byly vyřezány dle níže uvedeného obrázku otvory pro přední kola jízdních kol. Pro upevnění vlastního jízdního kola byly namontovány ke stupni madla (používané v prostoru druhých dveří). Jízdní kolo bylo možno připevnit k příslušnému madlu pomocí tkanice se suchým zipem. V prostoru zadní plošiny byly pomocí dodatečných madel v horní části okna namontované tři závěsné držáky (dodala fa Kaiser+Kraft) pro zavěšení jízdních kol. Zavěšená jízdní kola byla proti pohybu ve spodní části bočnice upevněna pomocí tkanice se suchým zipem. V uvolněném prostoru na pravé straně před druhými dveřmi bylo instalované nové madlo pro uchycení jízdních kol, které bylo volně postavené k bočnici. Pro lepší manipulaci při nástupu a výstupu s jízdním kolem byly v prostoru druhých dveří posunuty svislá madla směrem k pravé bočnici. Odborný ekonomický odhad uvedených úprav včetně nákupu a výroby nových komponentů je 30 000 Kč.

Úprava pro zástavbu kol do autobusu Karosa B732



Pozn. míry uvedeny v centimotech

Obrázek - Úprava pro zástavbu kol do autobusu Karosa B732

7.3.5 Aplikace v Dopravním podniku města Ostravy

Statutární město Ostrava, Dopravní podnik Ostrava a.s. a koordinační skupina pro realizaci cyklistických tras při odboru dopravy Magistrátu města Ostravy připravuje zřízení cyklotramvaje. Jedná se o záměr provozovat pravidelnou rekreační dopravu speciálně upravenou tramvají se zabudovanými stojany na jízdní kola. Nástup a výstup cestujících s jízdními koly bude na vybraných zastávkách zpočátku na trase Vřesinská - Zátíší, v případě úspěchu zkušebního provozu na trase Dubina - ÚMOb Jih - Vřesinská - Zátíší a Hlučínská - Náměstí Republiky - Dům Energetiky - Vřesinská - Zátíší (jeden spoj denně na Hlavní nádraží místo na Hlučínskou). Alternativně se uvažuje i s variantou trasy do Martinova. S provozem se uvažuje zpočátku o sobotách, nedělích a svátcích, a to třikrát denně na obou trasách v obou směrech. Předběžné datum zahájení provozu je stanoveno na květen 2004.



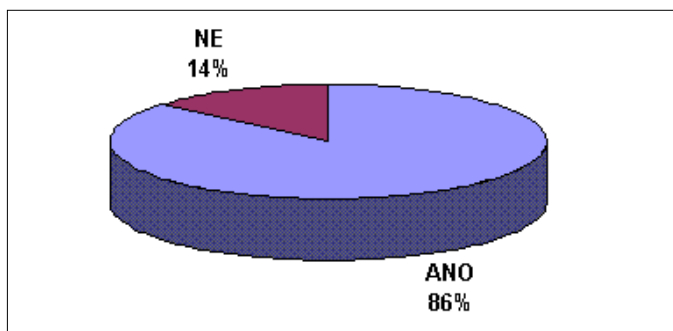
Tramvaj bude upravena dle vzoru drážďanské cyklotramvaje – viz. obrázky.

Od 5. 9. 2003 do 30. 9. 2003 probíhala na internetových stránkách dopravního podniku anketa, ve které měli obyvatelé Ostravy možnost sdělit, zda mají zájem tuto službu využívat a v jakém rozsahu. Výsledky průzkumu mohou být velmi inspirativní i pro další města obdobné velikosti. Do ankety na <http://www.dpo.cz/> přispělo 727 respondentů. Výsledky naleznete v následujících tabulkách.

Na otázku "Mám zájem využívat cyklotramvaj" odpovědělo:

626 ANO

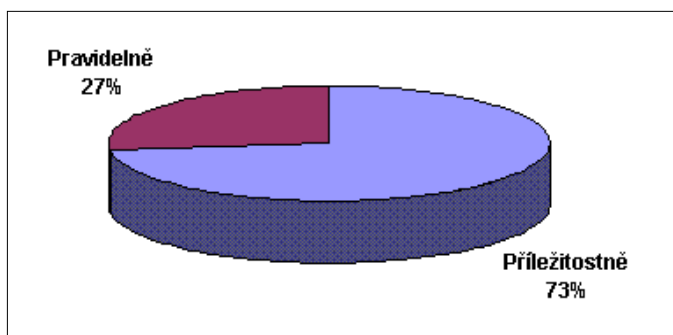
101 NE



Zda hodlají cyklotramvaj využívat pravidelně nebo příležitostně odpovědělo:

167 pravidelně

454 příležitostně



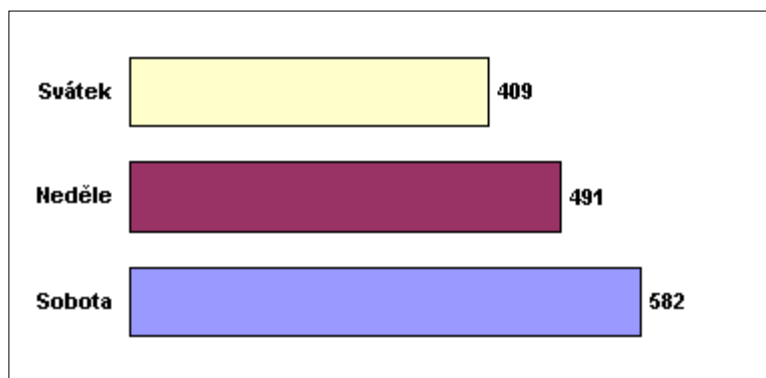
Jako předpokládaný den využití byl uveden:

582 x sobota

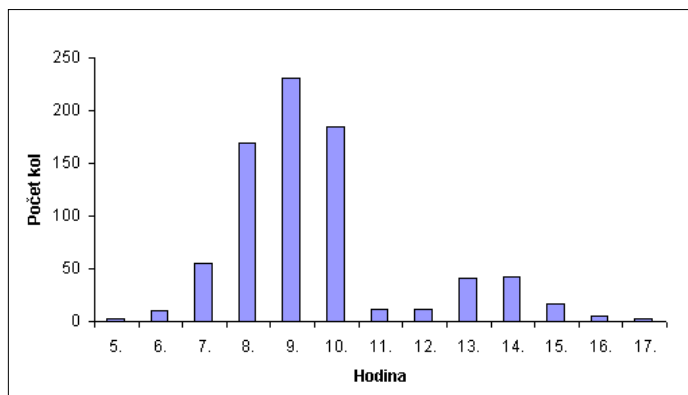
491 x neděle

409 x svátek

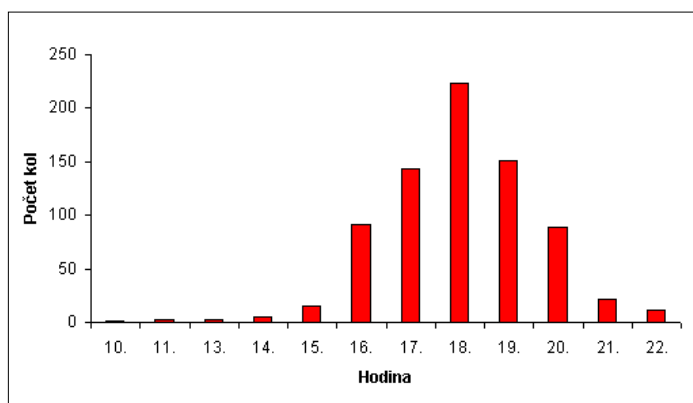
z jiných dnů v týdnu byl nejčastěji uveden celý týden (70 x) a pátek (66 x).



Předpokládané časy odjezdů při cestě tam:



Předpokládané časy odjezdů při cestě zpět:



7.3.6 Aplikace v Dopravním podniku města Teplice

DP Teplice připravily novou autobusovou linku, která umožňuje přepravu jízdních kol. Jezdí z Teplice, hl. nádraží na Cínovec, hotel Pomezí. Jedná se linku č.31. Z Teplic vyjíždí v 9:00 a Jízdné se platí v hotovosti při nástupu do pokladny u řidiče. Ceny jízdného:

- § cestující starší 16 let, jízdní kolo - 20 Kč,
- § děti od 7 do 16 let, spoluzavazadlo, pes - 15 Kč;
- § na lince neplatí předplatní časové jízdenky.

7.3.7 Příklad úpravy autobusu - Kroměřížsko

Hostýnské hory jsou protkány množstvím cyklostezek i turistických chodníků, které umožňují sportovní vyžití aktivních sportovců i aktivní odpočinek při rodinných vyjíždkách. Jezdí zde pravidelná linka cyklobusu v různých variantách atraktivními partiemi Hostýnských vrchů na trase Kroměříž- Tesák- Troják- Zlín- Bystřička, přehrada. Cyklobus přepraví max. 25 cestujících včetně jízdních kol, které jsou umístěny ve speciálních držácích. Mapové podklady zájmových oblastí budou v prodeji ve vozidle. Bližší informace o lince budou zveřejněny v nových jízdních řádech platných od 14.12.2003.



7.3.8 Příklad úpravy autobusu - Cyklobus na Hané



Přeprava probíhá na dvou vybraných autobusových linkách do Pohořan a do Konice. Nástup a výstup s kolem je možný jen na vybraných zastávkách. Pro převoz kol byla vyrobena speciální skříň, která je upevněna na zádi autobusu. Kapacita přepravního prostoru je omezena na 6 - 8 jízdních kol.

Při výběru tras pomáhalo občanské sdružení „Olomoučtí kolaři“. Oni provedli výběrový průzkum mezi cyklisty a na základě získaných odpovědí byly vybrány dvě již existující autobusové linky. Pohořany leží na vysokém kopci, který je pro mnohé cyklisty těžkým oříškem. Autobus vyveze cyklisty až vrchol a pak už jen v pohodě mohou sjet zpátky do Olomouce nebo pokračovat na Šternbersko či Bruntálsko. Druhá oblast Konicko byla vybrána proto, že pro Olomoučany je to hůře dostupná oblast (ne každý je schopen ujet 40 km a ještě se vrátit; vlakem jedete dlouho a s přestupy). Tento kraj nabízí řadu přírodních i historických krás, za kterými opravdu stojí za to si zajet. Čekají zde na cyklisty desítky kilometrů asfaltových silnic s minimální automobilovou dopravou a řada dobře vyznačených cyklotras. Za přepravu bicyklu zaplatí cyklisté 15 korun.



Pro organizované skupiny cyklistů je připraven přívěsný vozík s kapacitou 18 kol, který je možno připojit za zájezdový autobus a přepravit na libovolné místo v tuzemsku i zahraničí

7.4 CYKLOCENTRA NA NÁDRAŽÍCH– ÚROVEŇ Č.4

Audit doporučuje v rámci úrovně č.4, aby na nádraží bylo ve spolupráci s železnicí nebo regionálními / místními provozovateli hromadné dopravy zřízeno cyklocentrum. (spolupráce zahrnuje i provozní plán, řešení prostor, financování, odpovědného provozovatele a další partnery). Cyklocentrum je vybaveno hlídaným prostorem pro úschovu kol (uvnitř nádražní budovy), s kapacitou od několika stovek až po několik tisíc parkovacích míst. Parkovací centra pro kola jsou zaměřena především na uspokojení potřeb dojíždějících cyklistů a nabízejí sezónní lístky, dlouhou otevírací dobu (před příjezdem prvního vlaku až do odjezdu posledního), prodej nových a použitých kol, prodej příslušenství, opravy kol během jednoho dne a půjčování kol.

Například belgické město Gent má v současné době 1700 parkujících míst pro kola na vlakovém nádraží a dalších 1000 hlídaných parkujících míst je v blízkosti vlakového nádraží. Po konzultaci s dráhou se bude budovat v rámci rekonstrukce nádraží 5000 míst pod vlakovým nádražím. Na obrázku je pak uvedeno cykloparkoviště pro 1000 kol z německého Freiburgu.



V českých podmínkách hledají České dráhy a.s. i cesty k realizaci informačních a komunikačních center, která by mohly fungovat v prostorách železničních stanic. Jejich úkolem by bylo poskytování informací a služeb cestujícím, podnikatelům a obyvatelům obcí s širokou škálou činností rezervacemi počínaje, přes prodej vhodného zboží a služeb a půjčováním kol konče. Tato centra by zároveň umožnila zaměstnat určitý počet lidí v neziskové sféře. Sem patří prodej cyklistických map a pomůcek a podobně, půjčování a úschova kol.

7.4.1.1 Půjčovny jízdních kol Českých drah a.s.

První půjčovny jízdních kol otevřely České dráhy a.s. 1. dubna 2003 v železničních stanicích Turnov a Jičín. Na níže uvedeném obrázku č.17 je pak ukázka propagačního letáku.

INFORMACE ČD

PŮJČOVNA JÍZDNÍCH KOL

150 Kč/den

JIČÍN

TURNOV

Od 1. 4. do 31. 10. 2003 zavádějí České dráhy a.s. Obchodně provozní ředitelství v Pardubicích železniční provoz půjčování jízdních kol v železničních stanicích Turnov a Jičín.

Jízdní kola jsou zapůjčována po složení finanční zálohy, předložení dvou osobních dokladů a uzavření nájemní smlouvy.

V půjčovném je zahrnuta cena případné přepravy jízdních kol vlaky ČD na určených traťových úsecích Českého ráje a úschova kol v úschovných železničních stanic.

4. Čes
oblast
Vesel
bicyk

z další
vhodně
v Hrad
vrátit k

V půjčovně je zahrnuta bezplatná přeprava jízdních kol vlaky České dráhy a.s.

Půjčovny jízdních kol ČD

Železniční stanice: Jičín, Turnov
 Účetní oddělení: 22
 Příj. - fax: 481 21 200 600
 tel. 397 832 100, e-mail: kolo@draky.cz

Základní informace: Jičín, Turnov
 Příj. - fax: 481 21 200 600
 tel. 397 832 100, e-mail: kolo@draky.cz

Desetileté státní železniční
 ústřední úřad
 Příj. - fax: 481 21 200 600
 tel. 397 832 100, e-mail: kolo@draky.cz

Podle národního železničního
 ústředního úřadu
 Příj. - fax: 481 21 200 600
 tel. 397 832 100, e-mail: kolo@draky.cz

půjčovně za 1 kolo:
 do 3 hod. 50 - Kč
 do 6 hod. 100 - Kč
 do 12 hod. 150 - Kč
 do 24 hod. 200 - Kč

Kolik je možno ra získat smlouvy
 vstřípné vado předložit doklady
 sml. v. k. b.

zml. 99 - Mladá Boleslav
 zml. 228 - Kouřim, Sobotka
 zml. 229 - Písek, Znojmo, Čadca, Jihlava, Písek
 zml. 226 - Chom. a Třeboní, Louny, nec. Luban.

Řečice, Nové Hrady, Počátky-Žirovnice, Roudná, Soběslav a Lomnice nad Lužnicí. Záloha za zapůjčení jednoho jízdního kola činí 500 Kč. Zájemce musí předložit dva průkazy totožnosti. Cestující si mohl vypůjčené kolo přepravit zdarma jako spoluzavazadlo nebo formou úschovy během přepravy na tratích 220 Tábor – České Budějovice, 225 Veselí nad Lužnicí – Horní Cerekev, 199 České Budějovice – České Velenice a 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice. V rámci výpůjční doby mu České dráhy na těchto tratích rovněž bezplatně umožnily uložit si bicykl v úschovných železničních stanic.

Půjčovné:

- § do 3 hod. – 50 Kč;
- § do 6 hod. – 100 Kč;
- § do 12 hod. – 150 Kč;
- § do 24 hod. – 200 Kč.

Základní pravidla pro půjčení kol:

- § Potřeba dva průkazy totožnosti;
- § zaplacení zálohy a příslušného poplatku podle doby zapůjčení;
- § uzavření nájemní smlouvy;
- § v jedné stanici si kolo půjčíte a v jiné vrátíte;
- § možná i rezervace dopředu (doporučeno);
- § bez starostí s přepravou kola na místo výletu;
- § přeprava kola ve vlacích zdarma.

8 NABÍDKA SLUŽEB PRO CYKLISTY

Prakticky ve všech posuzovaných českých městech byla situace stejná. Existuje jen velmi málo opatření, které by stály za zmínku. Proto je dobré porovnat pro inspiraci situaci s belgickým Gentem.



Cyklistické depo: úschovna ukradených kol (které byly nalezeny) a úschovna kol studentům přes prázdniny,

Cyklistická opravná: místo, kde si cyklista sám může kolo opravit. Navíc se zde opravují kola zaměstnancům úřadů. V českých podmínkách může se jednat o program pro nezaměstnané.



Cyklistická hlídka: 3 lidé jsou zodpovědní za hledání ukradených kol a za hledání nových parkovacích míst (tam kde je poptávka, kola jsou uzamčená u plotů, u sloupů apod.) "

Cyklistické „brigády“: 12 policistů operuje v terénu se speciálním vybavením na kolech (image konstrukce)

Podpora individuálních cyklistických iniciativ: např. cyklistická kurýrní služba,



Jako další možné služby lze rozvíjení koncepce provozování služeb pro cyklisty.

- § Např. (sít) hlídaných parkovacích zařízení pro kola, která nabízejí různé kapacity a služby v závislosti na jejich poloze a profilu většiny uživatelů. Nákupní centra: úschovny zavazadel, kočárky k pronajmutí, dodávka do domu; městské čtvrti, kde lidé tráví večery: pozdní otevírací doby, alespoň přes víkendy, školy: malé opravy, bezpečnostní prohlídky atd.
- § **Kontaktní bod “cyklistický telefon”:** Zde se podávají centrální informace o cyklistice
- § **Registrace kol** v tzv. cyklistickém ateliéru nebo na jiných specifických místech.

8.1 PŮJČOVÁNÍ KOL V EVROPSKÝCH MĚSTECH

Řada evropských měst experimentuje s půjčováním jízdních kol. Záměrem je obvykle snížit motorové zatížení center měst, aby města byla klidnější, bezpečnější a měla lepší kvalitu dýchaného vzduchu. Města mají své plány výstavby cyklistických stezek, ke kterým patří odkládací stojany na kola, často v zastřešeném provedení. Přesto v mnoha městech, v současnosti v Irsku, dochází v důsledku ekonomického boomu k explozivnímu prodeji automobilů. tím samozřejmě dochází k prohlubování dopravního chaosu v samém centru měst. Nenásilnou výchovou obyvatel měst prostřednictvím brožurek či plakátů informujících o dostupnosti servisu pro vlastní kola, a hlavně osobním „vtažením“ do zabezpečování takovýchto cyklistických služeb jsou občané úspěšně motivováni. Je to zejména údržba cyklistických dopravních značek, stezek, poradenská činnost, gravírování identifikačních značek na kola, spolupráce s pojišťovnami atd.

Půjčovny kol figurují jako nejrizikovější projekt, hlavně v tom, že kola mohou být poměrně lehce zcizena. Zajímavý projekt se nyní rozbíhá v Rotterdamu. Ve třech částech města jsou vybudovány půjčovny; přičemž každá pečuje o svých 25 kol. Kdo si chce zapůjčit kolo, koupí si na radnici sezonní pas za ekv. 50,-DM a ten při zapůjčení kola nechá v půjčovně. Kola, která mají charakteristickou žlutou barvu a typické konstrukční provedení musí být vrácena každý den do své půjčovny v technickém pořádku. Kdo se proviní, musí uhradit poškození kola. Na experiment je vyčleněno 180 tis.DM z rozpočtu města.

V nizozemském Maastrichtu zase půjčují koloběžky – viz dolní obrázky.





BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 6 – Komunikace & Vzdělávání
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	<i>KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE S VEDOUCÍMI ČINITELI A PARTNERY</i>	1
1.1	Argumenty ve prospěch cyklistické dopravy	1
1.1.1	Informace z Národní Cyklostrategie.....	1
1.1.2	Nizozemská zkušenost	4
1.1.3	Pohled ze strany Olomouckých kolařů	5
2	<i>POSÍLENÍ DOBRÉHO IMAGE CYKLISTIKY</i>	8
2.1	Základní přehled příkladů	8
2.2	Posilování image cyklistiky v širším kontextu	9
2.2.1	Image cyklistiky v kontextu mobility managementu.....	10
2.2.2	Evropský týden mobility / Evropský den bez aut v Českých Budějovicích.....	11
3	<i>ZAVÁDĚNÍ TRENDU “BÝT CELOŽIVOTNÍM CYKLISTOU”</i>	13
4	<i>OSVĚTA A VÝUKA CYKLISTIKY</i>	14
4.1	Příklad dopravní soutěže malých cyklistů – 28.5.2003 (České Budějovice)	14
4.2	Nizozemská zkušenost	15
4.3	Rozšířená možnost osvěty	16
4.3.1	Prohlídka krajského centra mobility (Utrecht)	16
4.3.2	Přednáška „Dopravní výchova ve vztahu k cyklistice“; Roelof Wittink	17
4.3.3	Bezpečná cesta do školy – aktuální verze 2004	18

1 KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE S VEDOUCÍMI ČINITELI A PARTNERY

Za standart se považuje, když navrhovaná cyklistická opatření, a nebo v lepším případě cíle cyklistické politiky, jsou sdělována dalším odborům a radě města. Jedná se ale o nezbytný základ. Na obrázku vidíme, jak je prezentován Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy města Olomouce na Radě města v červenci 2001.



Je ale nutné dále prohlubovat komunikační strategii. Komunikační aktivity by měly být zaměřeny na specifické cílové skupiny ve městě i mimo město, s cílem pomoci těmto skupinám hrát svoji specifickou roli v cyklistické politice. Např. vlastníkům a správcům soukromých i veřejných budov, dopravním projektantům, urbanistům, architektům, provozovatelům hromadné dopravy, neziskovým organizacím, ale i svým kolegům v budově magistrátu by město mělo poskytovat argumenty, znalosti a nástroje potřebné k plánování a umístění dobrých parkovacích zařízení pro kola.

Některé dobré české příklady:

Ostrava

Na podzim jsou pravidelně realizovány podzimní výjezdy zástupců magistrátu a městských obvodů na kole. Rovněž zde probíhají pravidelné roční semináře starostů.



Olomouc

Město zahájilo komunikační aktivity s cílem zvýšit povědomí o roli cyklistiky s těmito partnery: KHS Olomouckého kraje, s krajským úřadem, dopravci CONNEX,a.s. a ČD a.s. a se školami.

1.1 ARGUMENTY VE PROSPĚCH CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1.1.1 Informace z Národní Cyklostrategie

1. Výchozí stav. Vývoj dopravy v České republice není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel neoptimálnější. Silniční motorová doprava osobní i nákladní v posledních

deseti letech silně vzrostla, podíl železniční dopravy stále klesá¹. Počet motorových vozidel v České republice vzrostl v letech 1990-1999 o 47 %, podíl vozidel na alternativní pohon je stále velmi nízký - 0.2 % všech vozidel. Podíl cyklistické dopravy na dopravě osob v minulých desetiletích klesal. Zvyšuje se však množství osobních vozidel, jejichž výroba a provoz jsou relativně více spojené se zátěží životního prostředí – jsou materiálově náročnější, mají vyšší spotřebu paliv apod. Z hlediska udržitelnosti je však větším problémem zvýšené využívání osobních automobilů na úkor veřejné dopravy. Tyto trendy jsou posilovány ekonomickým i společenským prostředím v České republice. Na tyto problémy reaguje základní cíl Dopravní politiky ČR²: “Realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpora udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením dopravního systému. K tomu vede strategie udržitelných způsobů dopravy s podporou environmentálně šetrných způsobů a omezováním způsobů nejméně šetrných”

2. Východisko. Je nutné, aby pozornost od jednostranné podpory motorizované dopravy byla opět namířena na jiné dopravní prostředky, především ty, které mohou částečně pomoci řešit otázky spojené s životním prostředím, zdravotním stavem obyvatel, spotřebou energie a rozvojem nových koncepcí. K takovým druhům dopravy zajisté patří i cyklistická doprava.
3. Základní přehled předností cyklistiky. Zřejmě její pozitiva – umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo vychovává k ohleduplnosti a družnosti. Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Významný je i přínos cyklistiky pro relativně nerušící mobilitu návštěvníků v přírodním i městském prostředí, a tím i pro rozvoj cestovního ruchu.
4. Kolo jako integrální a rovnocenný dopravní prostředek. Mobilita je klíčovým faktorem městského prostředí. Integrovaná dopravní politika zajišťuje energeticky šetrnou a městotvornou mobilitu. Rovné šance, vstřícné akceptování a dostatečná hustota sítě všech dopravních systémů vytváří mobilní, živoucí města s dobrými vyhlídkami do budoucna. V rámci mobility má jízdní kolo větší akční rádius a velký potenciál při přestupu z osobních automobilů do jiných dopravních prostředků. Jízdní kolo je rovněž téměř všeobecně použitelné pro všechny účely cest (za prací, do škol, za nákupy a službami, v rámci volného času).
5. Cyklistika a zdraví. Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je nedostatek fyzické činnosti. Naopak chůze a cyklistika jako denní činnosti mohou podporovat zdravý prostřednictvím fyzické činnosti, snižovat hluk a znečišťování ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60% dětí má problémy se správným držetím těla, 40% dětí má koordinační těžkosti, 35% dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

¹ V letech 1990 – 1999 vzrostl přepravní výkon v silniční dopravě o 57 % v přepravě osob a o 120 % v přepravě nákladů. V železniční dopravě přepravní výkon klesl o 48 % v přepravě osob a o 59 % v přepravě nákladů (Studie o vývoji dopravy, 2000).

² Usnesení vlády ČR č.413 z roku 1998 schvalující Dopravní politiku ČR

Struktura zemřelých podle příčin smrti



obrázek 1 - Struktura zemřelých podle příčin smrti – muži (zdroj: MZČR 2000)



obrázek 2 - Struktura zemřelých podle příčin smrti – ženy (zdroj: MZČR 2000)


6. **Územní plánování.** Z hlediska územního plánování je potřeba mít na paměti zajímavá data oficiální příručky pro cyklistiku³ Evropské komise: "Ve městě lze například přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (typický silniční jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí autem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejí a cyklistických stezek. 30% procent veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo je přitom do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 kilometrů stále ještě srovnatelné s automobilem a kolejovou dopravou."

³ Cycling: the way ahead for towns and cities, J. Dekoster, U. Schollaert, European Communities, 1999

7. Cyklistika a životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stoupl (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území. Na druhé straně cyklistika v terénu (cyklotrial, horská kola v rekreační cyklistice mimo cestní síť - off road) mohou způsobovat problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytů a hnízdišť chráněných druhů živočichů, narušování vegetačního krytu a způsobování půdní eroze, problémy mohou být při souběhu pěších a cyklistických tras s bezpečností a komfortem chodců. Je tedy při konkrétních záměrech na podporu cyklistiky třeba brát v úvahu podle lokalizace i její možné negativní vlivy.

Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km

Základ = 100 (soukromý automobil bez katalyzátoru)

	Ž	Ž*		b	.	t
Spotřeba prostoru	100	100	10	8	1	6
Spotřeba primární energie	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Oxidy dusíku	100	15	9	0	290	4
Organické sloučeniny uhlíku a vodíku	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Celkové znečištění ovzduší	100	15	9	0	250	3
Riziko dopravních nehod	100	100	9	2	12	3

Ž* = auto s katalyzátorem. Je třeba pamatovat, že katalyzátor účinně funguje pouze při zahřátém motoru. U krátkých jízd ve městech není katalyzátor z hlediska znečištění životního prostředí žádným přínosem.

Zdroj: Zpráva UPI, Heidelberg 1989

tabulka 1 - Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km (Zdroj: Zpráva UPI, Heidelberg 1989)

8. Cykloturistika. Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky, a tím podporuje vytváření střední třídy.

1.1.2 Nizozemská zkušenost

Přednáška „Plánování pro zvyšování bezpečnosti cyklistů“; Roelof Wittink (9.10.2003, Utrecht)
 Jádrem aplikace přednášky do českých poměrů vidíme především v tom, že můžeme vhodným způsobem upozornit jak politiky, tak odbornou veřejnost na tyto skutečnosti:

- § co znamená, když se řekne, že cyklista je zranitelný;
- § můžeme vyvrátit pověru, že více cyklistiky znamená i více nehod;
- § můžeme ukázat na jednoduchých příkladech, jak si lze v praxi představit moderní dopravní politiku zaměřenou na zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu;
- § můžeme také ukázat výhody cyklistiky z nových pohledů a případně navrhnout jednoduchou agendu pro podporu cyklistiky.

1.1.3 Pohled ze strany Olomouckých kolarů

Velmi dobrým zdrojem argumentů je publikace Direktorátu pro dopravu Evropské komise "Cycling: the way ahead for towns and cities". Originál ve formátu *pdf* je přístupný na síti na adrese <http://detizeme.cz/doprava.shtml> (pravý sloupec odkazů, sekce DOKUMENTY, první odkaz) publikace byla přeložena do češtiny z iniciativy Ministerstva ŽP ČR. Nabízíme ji ve formátu *pdf* (*portable document format*). Pro zobrazení souboru v *pdf* formátu budete potřebovat volně šiřitelný software *Acrobat Reader*, který lze stáhnout [zde](#).

Hlavní obecné argumenty pro podporu cyklistické dopravy [shrnujeme níže](#), nabízíme také ke stažení námi připravené [prezentace v Power Pointu](#) s vysvětlujícím komentářem v textovém formátu, které lze pro konkrétní použití upravit. V konkrétním případě jsou samozřejmě nejužitečnější konkrétní argumenty, vycházející ze znalosti místní situace a také ze znalosti lidí, které je potřeba pro podporu cyklistické dopravy získat. Proto můžeme nejvíce doporučit provedení alespoň základního sčítání cyklistů a průzkumu nehodovosti cyklistů podobným způsobem, jako to udělal náš spolek (viz sekce [Proč a jak sčítat](#) a [Proč a jak dělat průzkum nehodovosti](#)).

Obecné argumenty pro podporu cyklistické dopravy:

Argumenty uvádíme v pořadí, které může být podle našich zkušeností praktické při komunikaci s typickými komunálními politiky. Ti často nepříliš dobře slyší na vznosná slova o čistém životním prostředí, ale přinejmenším začnou pozorněji vnímat, když informace nevtíravě a případně i přiměřeně odlehčeně podáváme ve vztahu ke starostem typického voliče:

Na kole jezdí cyklisté, cykloturisté, kolaři a frajeři

Nejen auty, ale i na kole se pohybují různí lidé s různými motivacemi. Při pohledu zvnějška jsou přitom často všichni házeni do jednoho pytle a jsou posuzováni na základě neověřených předpokladů. Jen málokdo odsoudí všechny řidiče, když si přečte o jednom opilci, který srazil chodce na přechodu a ujel. Je to proto, že auto používáme a potřebujeme občas všichni. Pokud někdo hned na začátku rozhovoru napadne lidi, jezdící na kole s tím, že jezdí po chodníku, chovají se nezodpovědně apod. není od věci se ho zeptat, zda někdy on nebo někdo z jeho rodiny jel na kole, jak se přitom choval, odkud kam jel a proč, jestli se přitom cítil bezpečně a jestli si myslí, že většina lidí, kteří jezdí na kole, jsou spíše jako on/ona, nebo jestli si skutečně myslí, že většina z nich jsou zločinci...

Kdo tedy jezdí na kole? **Cyklisté** v užším slova smyslu jsou sportovci, kteří nepotřebují stezky a na ostatní kolegy na kole i v autech se dívají poněkud spatra. Je jich ovšem velmi málo. O trochu více je **cykloturistů**. Jsou to sváteční cyklisté, kteří jezdí jen v sezóně ve volném čase a při slušném počasí. Přinášejí ekonomický rozvoj (až 60% tržeb některých malých rakouských hotelů podél Dunajské stezky zařídí cykloturisté), jsou většinou opatrní a ohleduplní, městu bez cyklostezek se vyhnou. **Kolaři** jsou lidé, kteří používají kolo k dopravě prakticky každý den, většinou do zaměstnání, do školy, při cestě na ryby, na trénink apod. Tvoří podle našeho průzkumu na dvou olomouckých křižovatkách kolem 90 % cyklistů, které potkáte na ulici. Jsou to zkušení praktici, převážně muži na horských kolech, menší část z nich podceňuje bezpečnostní prvky. Na kole jezdí i bez cyklostezek, ale velmi je vítají a jejich počet narůstá (zejména podíl žen mezi nimi), pokud jsou cyklostezky k dispozici. **Frajeři** tvoří nejmenší část cyklistické veřejnosti, ale jsou nejvíce vidět. Kolo nepoužívají k dopravě, ale k řešení nějakého osobního problému, nejčastěji komplexu méněcennosti. Pohybují se rychle, bezohledně a nevypočitatelně, zákazy je provokují k porušování, obrubníky k přeskokování, všemi kolem pohrdají. Nevyskytují se pouze na kolech, ale i v autech, na motorových člunech, v letadlech a vrtulnicích (nevěříte? ukázka frajera ve vrtulníku [zde](#)). Kolo je ovšem přece jen nejlevnější, ostatně, dá se snadno i ukrást...

Kolaři nejsou politicky zanedbatelnou skupinou

Dnes už neplatí, že na kole jezdí hlavně dělníci na noční směny. Kolo používají k dopravě všechny vrstvy obyvatel včetně vysokoškolských profesorů. Důvodem k použití kola obvykle není chudoba, ale kombinace dobré přístupnosti cíle s osobní motivací kolaře. Někdo se chce jen

vyhnout tlačenci v autobuse nebo zácpě v autě, někdo se tím udržuje ve formě, pro jiného je to nejlepší způsob duševní relaxace. Řadoví kolaři proto nejsou ekologičtí aktivisté, ale vyskytují se mezi voliči všech stran. Pohyb na kole je pro ně přitom velmi důležitou součástí života a jedním z kritérií, podle kterého posuzují své místní politiky. Je tomu tak především proto, že při jízdě na kole se s určitým konkrétním problémem - např. nebezpečnou nepřehlednou křižovatkou - setkávají každý den, často i dvakrát. V komunální politice, kde nejde tolik o velké ideje, jako spíš o každodenní péči o stav obce, proto mohou snadno i změnit dres, pokud jim schopný komunální politik jiné strany nabídne účinné vylepšení jejich každodenního cestování. Kolo je nejlépe využitelné na krátké vzdálenosti do 5-10 km. Z toho plyne další jednoduchá skutečnost, kterou si komunální politici obvykle nedostatečně uvědomují. Zatímco mezi řidiči aut ve městě (pokud nejde o milionovou Prahu) převažují přespolní, zejména ti bohatší ze sateliních městeček, mezi kolaři převažují místní voliči...

Kolaři jsou zranitelní a je potřeba je chránit

Kolaři se pohybují v běžném provozu společně s auty, jsou však mnohem zranitelnější. U nehod cyklistů převažují podle průzkumu OKO jako viníci v 59 % ostatní účastníci silničního provozu. Nejvíce jsou ze strany řidičů ohroženi nedáním přednosti v jízdě, podrobnosti k průzkumu v sekci [Proč a jak dělat průzkum nehodovosti](#). Zvýšenou ochranu si určitě zaslouží podobně jako chodci, průzkumem lze v konkrétním městě dobře zjistit nejrizikovější úseky a křižovatky a pomoci především tam, kde jsou ohroženy životy a zdraví. Neplatí přitom automaticky, že nejlepší ochranou je dlouhá a relativně nákladná samostatná cyklistická stezka. Pokud svede kolaře do kritického místa nevhodným způsobem, může být dokonce nebezpečnější, než když se pohybují společně s auty. Podrobnosti rovněž v sekci [Jaká řešení navrhnout a preferovat?](#) Skeptik může namítnout, že jízda na kole v dnešním provozu je hazardem a že není nejlepším řešením tento hazard ještě podporovat. Nato lze obecně říct, že každý má právo zvolit si svůj dopravní prostředek a pokud tímto prostředkem sám nikoho neohrožuje, neměl by za to být trestán. Konkrétně navíc neplatí, že čím více cyklistů, tím více nehod. Naopak, zahuštění cyklistické dopravy vede k žádoucímu zklidnění celkového dopravního proudu a ke zvýšení ohleduplnosti řidičů. Tento efekt každý dobře zná v případě chodců - přecházení frekventované komunikace nahodile v místech, kde obvykle nikdo nepřechází, je velmi nebezpečné, protože řidič v tom místě chodce neočekává. Naopak velmi frekventovaný přechod na zúženém městském bulváru často ani nepotřebuje semafor (v Olomouci např. tř. Svobody u Tržnice) - řidiči jsou konfrontováni s prakticky nepřetržitým proudem chodců, automaticky zpomalují a dokonce spontánně dodržují vyhlášku a dávají na přechodu přednost. Když se průměrný místní řidič k takovému úseku blíží, tak už v předstihu automaticky sundává nohu z plynu a "vypíná", protože ví, to stejně jinak nejde. Stává se tak ohleduplnější nejen v tomto místě, ale kultivuje se tím jeho styl jízdy i celkově.

Podpora kolařů = za málo peněz hodně muziky

Zatímco investice do jiných druhů infrastruktury jsou drahé, podpora kolařů je - měřeno veřejně viditelným efektem a potleskem - velmi levná. Problém často není v penězích, ale v nalezení proveditelných řešení - překážkou mohou být normy, určující minimální šířkové parametry, nemožnost vykoupit pozemky, konflikty se zelení apod. Důležitá proto je systematická práce, spolupráce s odborníky a projednávání s veřejností, aby se také předešlo např. případným konfliktům s chodci apod. Obecné rady lze nalézt také v sekci [Jaká řešení navrhnout a preferovat?](#) Pokud se vše podaří dobře zorganizovat, pak skutečně platí **za málo peněz hodně muziky**. Komunální politici by opět měli doceňovat fakt, že když pro cyklisty relativně levně upraví jednu konkrétní nebezpečnou křižovátku a dokáží je také informovat o tom, která strana nebo koalice toto řešení navrhla či prosadila, mohou počítat s tím, že si tento fakt budou mnozí kolaři připomínat každý den při cestě do práce a z práce.

Kolaři zaberou málo místa při jízdě i parkování

V moderním městě je nejdražší prostor. Ulice se nedají nafouknout ani pro průjezd aut, ani pro jejich parkování. Po 3,5 metru širokém pruhu vozovky lze za hodinu přepravit auty jen 2 000 lidí, autobusem 9 000 a na kole 14 000, tj. 7-krát víc. Větší dopravní kapacitu má už jen tramvaj, která dokáže po stejné šířce dopravit za hodinu 22 000 lidí. Na 1 parkovacím místě pro auto lze odstavit podle typu stojanu kolem 7 bicyklů. Kolo přitom kombinuje na krátké vzdálenosti ve městě výhody hromadné dopravy a osobního auta - je kapacitou srovnatelné s hromadnou dopravou, ale poskytuje pasažérovi osobní volnost a možnost dostat se díky nenáročnému parkování "od dveří"

ke *dveřím*". Zejména díky tomu je v dnešních moderních evropských městech, vybavených dobrou cyklistickou infrastrukturou, na vzdálenosti 5-10 km kolo stejně rychlé jako osobní auto. Obec přitom platí méně za infrastrukturu, než u aut, a nedává žádné dotace na provoz, jako u hromadné dopravy.

Kolaři nepáchnou a nedělají hluk

Tradiční argumentace, odkazující na životní prostředí, často odrazuje prakticky založené jedince, kterým je předem jasné, že všichni nemohou jezdit na kole, takže problém emisí nelze podporou cyklistické dopravy vyřešit. Na kole navíc ne všichni dokážou jezdit celý rok. Není ale špatné věc domyslet opačným směrem. Pokud by totiž takto uvažoval každý, přesedli by všichni kolaři do aut a dnešní situace by se ještě zhoršila. Míru zhoršení lze snadno odhadem vyčíslit - např. v Olomouci se podíl cyklistů na dělbě přepravní práce pohyboval podle průzkumu z roku 1991 kolem 8 %. Znamená to, že při přechodu do aut by emise a hlučnost stouply nejméně o těchto 8 %. Naopak v cyklisticky vyspělých městech západní Evropy, které mají za sebou dlouhou historii soustavné podpory cyklistické dopravy, se podíl cyklistů na dělbě přepravní práce pohybuje běžně mezi 25 a 30 %, evropským šampiónem je nizozemský Groeningen, kde se kolo podílí na dělbě přepravní práce 39 %. I takové velkoměsto jako Amsterdam se může pochlubit 28 %, univerzitní metropole Cambridge známá svým vysokým životním standardem, dosahuje 34 %. Mít o 30 % emisí a hluku více nebo méně je už velký rozdíl a právě místní politici rozhodují o tom, kterým směrem se bude situace vyvíjet v jejich vlastním městě. Na kole určitě nebudou nikdy jezdit všichni a nikoho k tomu nelze nutit. V kontextu nezávadného a nenáročného provozu kola ve městě by ale měly být všem, kteří do toho mají chu', vytvořeny dobré podmínky k jeho užívání.

Zdravý a šťastný kolař = spokojený a pozitivní občan

Téměř všichni trpíme závažnou civilizační chorobou - nedostatkem pohybu. Většinou si to dobře uvědomujeme, ale v každodenním stresu nenacházíme čas a sílu s tím něco udělat. Nejvíce času přitom promarníme právě cestou do práce a z práce. Podle epidemiologických studií stačí denně 2 x 15 min pohybu na kole k tomu, aby se u kolařů snížila frekvence srdečně-cévních chorob z 84,7 nemocných na tisíc obyvatel na 42,7 nemocných na tisíc obyvatel, tj. na polovinu. Podobné je to u vysokého krevního tlaku, chronického zánětu průdušek, astmatu, ortopedických potíží a křečových žil. Podle psychologických dotazníkových průzkumů se navíc lidé, kteří se pravidelně pohybují na kole, cítí "*šťastní*" nebo "*velmi šťastní*" 4x častěji, než ostatní. Tento efekt dobře znají aktivní sportovci. Pravidelná tělesná námaha nejen zvyšuje výkonnost a odolnost organismu, ale uvolňují se při ní také mozkové hormony enkefaliny, vyvolávající libé pocity. Pokud je aktivní sportovec např. zraněním donucen přerušit trénink, prožívá velmi nepříjemné pocity připomínající až abstinenční příznak při odebrání drogy. Zdravý pohyb je ovšem zdravou drogou a její užívání stojí za to podporovat.

Hlavní argumenty pro podporu cyklistické dopravy, kombinované s některými dalšími zajímavými fakty, shrnujeme v následující prezentaci pro PowerPoint. Dáváme ji k dispozici k jakémukoli využití v této oblasti, možné jsou samozřejmě jakékoli úpravy, neměnící smysl, nebo použití vybraných částí. Prosíme jen o laskavé ocitování zdroje prezentace, nejlépe odkazem na webovou stránku našeho spolku - <http://kolari.olomouc.com/>. Pro lepší podání problematiky přednášejícím připojujeme k prezentaci také krátký textový komentář, vysvětlující podrobněji některé části prezentace: [Argumenty.ppt](#) a [Komentář k prezentaci](#)

2 POSÍLENÍ DOBRÉHO IMAGE CYKLISTIKY

2.1 ZÁKLADNÍ PŘEHLED PŘÍKLADŮ

Vzhledem k tomu, že v otázce posílení dobrého image cyklistiky se toho v České republice obecně moc nedělá, je nutné si nejprve obecně definovat, jak je míněna tato rovina.

Za standart se považuje, že se používají běžné metody šíření informací a běžné komunikační kanály (zpravodaj, místní tisk) a to především pro oznámení plánovaných a provedených opatření. Je ale nutné dále prohlubovat tuto komunikační strategii, zaměřenou tentokrát na posílení celkové image cyklistiky. Tato strategie je průběžná a zmiňuje všechna realizovaná opatření.

Příklad č. 1 - jsou prováděny kampaně, kterých se účastní výrazné místní osobnosti (VIP), které používají kolo jako svůj každodenní dopravní prostředek,

Gent – radní na dvoukole, zastupitelstvo v oblecích před rdanicích



Ostrava – mírnější česká podoba

Opět je zmiňováno pořádání společných jízd starostů a zástupců magistrátů po nových cyklostezkách. V. ročník cyklojízdy ostravských starostů spojených se seminářem o cykl. dopravě proběhl 19.9.2003 za účasti primátora města Ostravy, jeho dvou náměstků a 15 starostů. Přítomní byli další hosté, celkem 37 bicyklistů kontrolovalo připravované, dokončené a rozestavěné trasy na trase z Plesné do Polanky nad Odrou v celkové délce 20 km. Na závěr cesty byl pro starosty uspořádán seminář.



Příklad č.2 - město iniciuje veřejné debaty na specifická témata z tohoto okruhu. Na obrázku jsou radní Gentu na jedné z takových akcí.



Příklad č.3 - ve spolupráci s dalšími partnery jsou aktuálně organizovány kampaně s konkrétními záměry a ukázkou služeb, kterých se mohou lidé zúčastnit a vyzkoušet si nově nabízené dopravní služby a kola. (např. dojíždějí si mohou zakoupit hodnotné a kvalitní kolo + balíčky služeb: opravu kola, pláštěnku, zdravotní prohlídku atd. Sami se pak zavazují, že po určitou dobu budou dojíždět do práce na kole.),

Příklad č.4 - jsou organizovány soutěže, jejichž cílem je zvýšit povědomí o důležitosti cyklistiky pro různé cílové skupiny

A. Města se účastní soutěže o cyklistické město roku



B. O moje první kolo – Olomouc



C. Jiné - např. Soutěž "Hledá se zaměstnavatel nabízející to nejlepší pro cyklisty" nebo "Který obytný dům je nejlépe vybaven pro cyklisty?"

2.2 POSILOVÁNÍ IMAGE CYKLISTIKY V ŠIRŠÍM KONTEXTU

Pro posílení image cyklistiky je možné využít i akcí širšího charakteru. Je možno vycházet z tohoto seznamu:

1. **Světový den zdraví**, který každoročně vyhláší **Světová zdravotnická organizace (WHO)** na den výročí svého vzniku **7. dubna**, je v roce 2004 zaměřen na bezpečnost silniční dopravy. WHO vydalo zprávu o závažnosti současného stavu.
2. Další významná instituce **Organizace spojených národů** vyhlásila „**4. týden bezpečnosti silničního provozu**“ na velikonoční dny mezi **5. a 11. dubnem 2004**. (Resolution 251 – Fourth Road Safety Week <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4res.html>).
3. **22.4. Den Země**, sázení stromů podél Greenways Praha Vídeň, <http://prahawien.greenways.info>
4. **8.5. otevírání cyklistické stezky Brno Vídeň**
5. **19.-20.5. Trvaleudržitelný rozvoj měst + Konference měst na Krakow-Morava-Wien** Greenways, Ostrava (předběžně)
6. **5.6. Mezinárodní den stezek** – informaci poskytlo Greenways. www.internationaltrailsday.com
7. **první týden v červnu** - Dny bez úrazu.

8. **5.6. – 12.6. Greenway Praha Vídeň** – cyklistická jízda, setkání se starosty měst na trase a mediální show. Akce ve spolupráci s týmem Kolo pro život České spořitelny
9. **12.6. S Českým rozhlasem Brno na Moravských vinařských stezkách**, akce na Znojemsku ve spolupráci s Cykloklubem Kučera Znojmo
10. **Ekotopia Bike Tour**, 1.7. Wien – Praha –Berlin – Holandsko, 19.7.-21.7. Berlin – Intl. Car Free Cities Conference, cíl 9.8. Ekotopia Camp v Nizozemí. www.biketour.net
11. **20.9. Evropský den Greenways**, www.aevv-egwa.org
12. **Evropský týden mobility / Evropský den bez aut** – standardní akce mezi 16.-22.9.
13. 25.9. zavírání cyklistické stezky Brno Vídeň
14. **20.10. Dne stromů**, sázení podél stezek, www.stromzivota.cz
15. **Světový den obětí dopravních nehod** pořádá již několik let F.E.V.R. (Federace obětí dopravních nehod) a koná se vždy třetí neděli v listopadu. Informace z minulých let jsou na stránkách Evropské federace obětí www.fevr.org.

Města mohou ale připravovat i vlastní akce. Například komunikační strategie v Olomouci je realizována zejména prostřednictvím tří akcí: Ekologické dny, Evropský týden mobility a Dny Zdraví.

2.2.1 Image cyklistiky v kontextu mobility managementu

Jak již bylo několikrát naznačeno, cyklistika by měla být propagována v širším kontextu. Jednou z možností je cestou Mobility Managementu (angl. zkratka MM). CDV se účastnilo evropského výzkumného projektu MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades). V rámci řešení tohoto projektu vyšlo najevo, že problematika managementu mobility není v České republice dostatečně známa a to ani v odborných kruzích. Zároveň byl však objeven velký potenciál k zavedení tohoto přístupu v České republice, jak na teoretické tak v praktické rovině. Management mobility je poptávkově orientovaný přístup v osobní dopravě, jehož cílem je trvale udržitelná doprava. Jedná se o poměrně nový směr dopravního managementu, který se již stačil v zemích EU etablovat a má za sebou řadu četných a významných úspěchů. Náš projekt se snaží využít šance představit management mobility do české odborné dopravní problematiky, což se jeví jako nezbytná podmínka možnosti jeho implementace v dopravní politice a praxi českých úřadů a organizací. Pokud se podaří naplnit záměry navrženého projektu, bude mít Česká republika šanci zařadit se po boku nejvyspělejších zemí na cestě k udržitelné dopravě a využít jejich nejnovější zkušenosti v překonání překážek preference udržitelných způsobů dopravy na straně jejich uživatelů.

Tento nový přístup vyžaduje nové spolupráce a řadu nástrojů k podpoře změny postojů a chování směrem k udržitelným druhům dopravy. Nástroje managementu mobility jsou založeny především na informování, komunikaci, organizaci a koordinaci. Udržitelné druhy dopravy jsou pak definovány jako: pěší a cyklistická doprava, veřejná doprava a sdílení automobilů (car-pooling, car-sharing). MM se vymezuje vůči "Traffic System Management" (management dopravního systému), což je hlavně nabídkově orientovaný přístup, snažící se o optimalizaci kapacit dopravních koridorů telematickými způsoby, cenovými systémy a podobně. Ačkoliv některé nástroje mohou být u obou přístupů podobné, management dopravního systému je více zaměřený na "end of pipe" řešení, kdežto management mobility tento přístup předchází. **Pro management mobility je zvláště důležité ovlivňování lidské volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat.** Konstituování managementu mobility odpovědělo na potřebu takových přístupů v řešení tíživého problému neustále se zvyšující poptávky po mobilitě, které jednoduše nespolehají na stavění nových silnic nebo zavádění vyspělých technologií. Vedle těchto "tvrdých" opatření je zde totiž naléhavá potřeba více "měkkých" opatření, které poskytnou široké pásmo služeb zabývající se potřebami uživatelů a ovlivňující je ke změně jejich dopravních zvyklostí. Management mobility se obrací především na mladé rodiny, děti v předškolním věku, školáky, ale také na dospívající, lidi ve středním věku, důchodce a handicapované občany. Důraz je kladen na mezigenerační změnu postojů a dopravního chování.

2.2.2 Evropský týden mobility / Evropský den bez aut v Českých Budějovicích

V otázce posílení dobrého image cyklistiky jsou např. v Radničních listech jednou měsíčně představovány hlavní cylotrasy. Město se pravidelně účastní evropské osvětové kampaně Evropský týden mobility / Evropský den bez aut, který probíhá vždy od 16.-22.9. Město podporuje v tomto týdnu nezávislé iniciativy a aktivity, bývá reprezentativně zastupováno na případných akcích a pomáhá organizátorům s osvětou. Mezi akce, které mohou být zařazeny do cyklostrategie lze zařadit následující:

- § V Malém divadle během týdne probíhala dvě různá divadelní představení pro školky a děti základních škol z I. stupně. Dvě pohádky „ Jak se Honza naučil bát“ a „ Hrnečku vař“ byly zaměřeny na ochranu životního prostředí , ochranu čistoty ovzduší a na nenásilné vzdělávání dětí v oblasti dopravy .
- § Mateřské školky, základní školy, střední školy sbíraly postřehy dětí : malování, slohové práce, zapojily se do výukového programu o dopravě pořádaného Cassiopeiou. Na cestu do školy využili děti a rodiče jízdní kola. Výstava dětských obrázků se konala v prostorách Malého divadla a ve vstupní hale českobudějovické radnice.
- § Calla, sdružení pro záchranu prostředí, uspořádala výstavu fotografií „Město – místo pro lidi“ zachycující všední život člověka ve městě zaplněném automobily a zorganizovala besedu s dopravním odborníkem Ing.T.Otepkou na téma trvale udržitelná doprava ve městě. Občanská sdružení vydala letáčky s výzvou zastupitelům a pracovníkům veřejné správy, aby alespoň v EDBA 22. září nejezdili autem.

- § Akce dne 22.9. Náměstí Přemysla Otakara II. se proměnilo v dopoledních hodinách na klidnou zónu, kde se člověk nemusí obávat přejít přes silnici. Prostranství zaplnily organizace, které svou činností napomáhají prevenci kriminality, prevenci bezpečnosti dětí a mládeže v silničním prostředí, zaměřené na ochranu životního prostředí (Občanská sdružení Duha, Calla, Rosa, Cassiopeia. Dům dětí a mládeže, Zoologická zahrada Ohrada, Český svaz turistů, Jihočeští taťkové, Informační centrum pro mládež, Turistické a mapové centrum, A.S.A., firma Kompet – čipování kol a invalidních vozíků, Dopravní podnik města, Českomoravská stavební spořitelna, Policie ČR.



- S rádiem Frekvence 1 , Malý divadlem (Cesta kolem světa), Cassiopeiou a dalšími zúčastněnými, soutěžily děti v otázkách dopravy a návazně i ochrany životního prostředí.
- Jízda zručnosti, šumavský vláček - poznávání míst po trati, co z auta necítíš - poznávání vůní, améba-spolupráce při cestování, chození na chůdách., drobná výstavka nových článků o problémech s dopravou, distribuce info materiálů o ekovýchově učitelům doprovázejícím třídy.
- Školy a školky přinesly vyrobené květiny, kterými jsme zdobili pódium a na konci celého dopoledne již zářilo náměstí pestrobarevnými kytkami a obrázky. Velká část byla po skončení akce přenesena do jídelny Zdravé výživy na náměstí, kde jsou vystaveny.
- Jihočeští taťkové prezentovali cyklotrasy okolo JE Temelín, ale především spolu s Klubem českých turistů rozdávali radost dětem pomocí létajících balónek. Významný moment pro děti byl akt napsání vzkazu na lístek připevněný u balónek, který pak vypouštěly z náměstí s tímto textem :“ „ Evropský týden mobility“ Vypouštím tento balónek z náměstí v Českých Budějovicích dne

22.9.2003 jako posla dobré vůle. Kam až se balónek dostal? Dejte mi prosím vědět ! „ Die Europäische Woche der Mobilität“ Budweis „.

- Jednou z hlavních prezentovaných oblastí Klubu českých turistů bylo turistické značení. Za 115 let své existence vytvořil KČT unikátní jednotný systém značení turistických tras, který nám závidí celý svět. Celková délka pěších značených turistických tras přesahuje 38 500 km. Pěší značení udržují dobrovolní značkaři KČT.
- Turistické a mapové centrum představilo projekt "Jižní Čechy pohádkové...", kde s panem Jaroslavem Kerlesem a režisérem Zdeňkem Troškou vytváří pohádkovou bytost pro jižní Čechy. Vystavili i připravovanou mapu cyklotras v jižních Čechách.
- Firma KOMPET –bezplatně čipovala kola vítězům soutěží. Pro ostatní zájemce zaevidovala kola do centrální databanky za cenu 210,- Kč a po skončení celé akce bylo vylosováno 10% z těch, kteří si během dne zaplatili čipování kola, a kteří byli ještě osvobozeni od poplatku.
- Završením Dne bez aut byla cyklojízda po problematických úsecích města, zorganizovaná občanskými sdruženími a s účastí zástupců Magistrátu města, především s náměstkyní pro životní prostředí Ing. Popelovou. .



3 ZAVÁDĚNÍ TRENDU “BÝT CELOŽIVOTNÍM CYKLISTOU”

Z diskuse bylo zřejmé, že tato problematika je v českém kontextu zatím neaktuální. Aktivity navazují na komunikační strategii z předchozího bodu – posílení image cyklistiky. Zatímco předcházející opatření se zaměřilo na prezentování obecných informací o cyklistice, tak toto opatření se více zaměřuje na specifické cílové skupiny. Mezi opatření lze zařadit tyto:

- § Pro získání nových příznivců cyklistiky město vydává některé základní informace. Např. Informace o koupi kol nebo bezpečných dětských sedačkách, rady pro koupi kola nebo cyklistického závesného vozíku atd.
- § Město poskytuje “narozeninové šeky” pro zakoupení prvního kola; akce, při nichž je možno získat cyklistický průkaz atd.
- § Jsou připraveny balíčky informací a služeb pro nové obyvatele / zaměstnance, včetně cyklistické mapy města, kupóny na opravu kola zdarma atd.
- § Speciálně se město zaměřuje na lidi, kterým jsou blízké otázky týkající se změny životního stylu, životního prostředí či zdraví (jsou pro ně připraveny materiály a jsou zvány na diskusní pořady).
- § Diskuse nad službami ve městě.

Jediným českým příkladem v českých podmínkách může být město Olomouc, které ve spolupráci s KHS Olomouckého kraje vydalo leták “Klub chytrých cyklistů”.



Gratulujeme Vám!

Právě jste získal možnost
stát se členem čestného
KLUBU CHYTRÝCH CYKLISTŮ!

KLUB CHYTRÝCH CYKLISTŮ

VÝHODY ČLENSTVÍ

Přínos pravidelného pohybu pro zdraví:

- 50 % snížení rizika srdečně-cévních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví)
- 50 % snížení rizika onemocnění cukrovkou
- 50 % snížení rizika obezity
- 30 % snížení rizika vysokého krevního tlaku a též úleva od stresu, depresí a úzkostí atd.

PODMÍNKY ČLENSTVÍ

1. Brát v úvahu, že ke zlepšení zdraví stačí 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu.
Dle evropských statistik lidé průměrně denně ujdou asi 1,5 km, na kole průměrně ujedou asi 3,5 km, přičemž každá taková cesta představuje asi 15 minut pohybu. Dvě takové cesty denně by měly stačit k zajištění doporučené „denní pohybové dávky“.
2. Řídit se tím.

KDE JE MOŽNÉ SE ZAREGISTROVAT?

Pouze ve Vaší mysli.
Rádi „v klubu“ uvítáme Vás i Vaše blízké a známé.






Akce je podporována MZ ČR v rámci programu „Zdravé město“ a za podpory MŽP ČR

4 OSVĚTA A VÝUKA CYKLISTIKY



V prostředí České republiky má výuka cyklistiky dlouhodobou tradici a to prostřednictvím programu BESIP. Mezi dopravními odborníky je často diskutována otázka, zda jsou vhodná pro dopravní výchovu jen dopravní hřiště a nebo by měl být kurz cyklistiky pro děti základních škol pravidelně organizován ve skutečných dopravních podmínkách. Hlavním problémem totiž je, že v našich podmínkách není ještě vybudována v dostatečném rozsahu cyklistická infrastruktura, proto je tento způsob výuky dostat nebezpečný. Mnoho instruktorů nebude chtít na sebe vzít riziko dopravní nehody dítěte.

Speciální výuka cyklistiky pro dospělé se v České republice snad ani nerealizuje.



4.1 PŘÍKLAD DOPRAVNÍ SOUTĚŽE MALÝCH CYKLISTŮ – 28.5.2003 (ČESKÉ BUDĚJOVICE)

Pořadatel akce - Pracovní komise krajského aktivu pro bezpečnost silničního provozu, odbor dopravy a školství JČ KÚ České Budějovice, ve spolupráci s Profiautoškolou České Budějovice, Policií ČR a Městskou Policií a OS ČČK České Budějovice.



Okruhy soutěže:

I. Test z pravidel silničního provozu

Testy se budou provádět ve II.poschodí v učebně u zkušebních komisařů magistrátu města

Časový limit pro vyplnění odpovědních lístků je 30 minut

Hodnocení: *za každou chybnou odpověď obdrží soutěžící 5 trestných bodů*

II. Jízda podle pravidel silničního provozu na Dětském dopravním hřišti

Jízda se jednotlivá družstva zúčastní na pokyn pořadatelů. Zahájení a ukončení jízdy bude ohlášeno zvukovým signálem. V daném limitu musí každý člen družstva zajet dle určeného pořadí ke kontrolním stanovištím. Hodnocení se provádí od započetí jízdy do jejího ukončení (i po odeznění zvukového signálu).

Hodnocení: *za každý přestupek proti pravidlům silničního provozu obdrží soutěžící 5 trestných bodů, za každé vynechané stanoviště rovněž 5 trestných*

bodů. Za svévolný vstup do prostoru DDH (soutěžní dráhy) bude každý soutěžící trestán: 50ti trestnými body

III. Jízda zručnosti

Jízdy zručnosti se budou provádět na vyznačené ploše autocvičiště. K jízdě se bude nastupovat po družstvech.

Hodnocení:

- za každou drobnou jednotlivou chybu 1 trestný bod
- za dotek země nohou (nebo oběma nohama) 2 trestné body
- za vynechání části překážky nebo pád z kola 5 trestných bodů
- za záměrné vynechání překážky 10 trestných bodů

IV. Zkouška technické dovednosti

Bude prováděna v garáži na autocvičišti a spočívá ve vyhledání a určení pěti závad, které budou na kolech simulovány. Časový limit pro splnění úkolu 6 minut a soutěžící je budou plnit jako jednotlivci.

Hodnocení:

- za nesplnění každého úkolu 5 trestných bodů
- za nesplnění všech úkolů maximálně 20 trestných bodů

V. Poskytnutí první pomoci

Ověření znalosti z první pomoci bude prostřednictvím deseti otázek, které obdrží formou testu každý ze soutěžících

Hodnocení: za chybně odpovězenou otázku 2 trestné body

4.2 NIZOZEMSKÁ ZKUŠENOST



Přednáška „Dopravní výchova – programy“; Jan Westerik – odborník na dopravní výchovu pro školní děti a studenty (10.10.2003, ZWOLLE)

Přednáška byla velmi konkrétní a představila učební pomůcky i dopravní výchovu v praxi (videozáznamy) na nizozemských školách. Ty se v mnohém podobají didaktickým materiálům vydávaným v České republice – klasické učebnice – metodické pokyny pro učitele (teacher's book), pracovní sešity pro děti (workbooks) jsou odstupňovány podle věkových skupin (1. skupina – 4 roky, 2. skupina – 5 let, 3. skupina – 6 let, 4. skupina – 7 let, 5. skupina – 8 let, 6. skupina – 9 let, 7. skupina – 10 let, 8. skupina – 11 let). Inspirativní je pro nás forma některých materiálů: např. kalendář pro děti na základních školách (obsahuje kreslené obrázky s dopravními situacemi, každý týden se dítě učí nová řešení pomocí otázek a odpovědí

pod obrázky...) nebo sada učebnic a pomůcek pro střední školy. Sady obsahují také zmenšeninu cyklistické přilby, do které se při demonstracích pevnosti vkládá vajíčko. Najdeme zde také reflexní prvky – reflexní vesty pro děti, odrazky atd. Bezpečnostní pomůcky jsou také přehledně nabídnuty ve speciálním katalogu, které jsou distribuovány rodičům. Rodiče je pak pro svoje děti zakoupí a také se informují o stylu výuky a případné spolupráci se školou. V Nizozemí se ujal systém, kdy rodiče aktivně spolupracují se školami při vedení dětí v dopravní výchově: rodiče-dobrovolníci jsou proškoleni



v dopravních otázkách a jejich prezentaci dětem. Rodiče pak plní různé funkce v celém programu – od doprovodu dětí do a ze školy až po kurs jízdy na kole v reálném provozu nebo vlastní výuku řešení dopravních situací.

V rámci propagace účinné dopravní výchovy a pro poučení dospělým byla také vydána brožura na téma „Co si děti myslí o dopravě a silničním provozu“

V otázce financování se osvědčil tržní model, kdy jsou vytvářena partnerství, kdy se spojuje veřejný i soukromý sektor za účelem vydání příslušného propagačního materiálu, který je koordinován a marketingově řízen Sdružením pro bezpečnost dopravy (Road Safety Union)

4.3 ROZŠÍŘENÁ MOŽNOST OSVĚTY

4.3.1 Prohlídka krajského centra mobility (Utrecht)

Pro školy je připraven program, který komplexně představuje problematiku dopravy. Tzn. je možné si prohlédnout postupný vývoj v dopravě, ukázka projektů, makety velkých dopravních staveb, prosklená dopravní mapa Nizozemska, ale i také koutek, který poukazuje na vliv dopravy na zdraví a životní prostředí. Centrum je v kontaktu se školami v celé utrechtské provincii, poskytuje tento program školám bezplatně. Školy vítají tuto nabídku a pravidelně vysílají svoje žáky.

Celá expozice byla zřízena z regionálních financí (učebnice a další pomůcky sponzoruje provincie Utrecht – Department of Public Works. K dispozici je připravena bohatá fotodokumentace.

Popis programů dopravní výchovy: 3 typy

1. pro základní školy (7.,8. třída – věk: 11, 12 let)
2. pro střední školy (1.,2. třída – věk: 13,14 let)
3. pro střední školy (3.,4. třída – věk 15,16,17 let)



Metoda:

1. děti obdrží pár otázek k různým dopravním jevům

- a k těmto otázkám mají ve výstavní síni najít odpovědi
- ve věku od 13 let se ujalo zadávání samostatných úkolů: třídy jsou rozděleny do čtyřčlenných skupinek, každá z nich dostane za úkol vypracovat poutavý informační leták na dané dopravní téma a sdělit vše potřebné a přesvědčit na této malé ploše. Děti mají pro tento úkol k dispozici plakáty a informace u stánků v sále, kde je umístěna výstava dopravní problematiky. Příprava letáku je časově ohraničena (2,5 hodiny). Většinou je zadáváno 6 specifických témat (např. stavba nákladního dopravního mostu v provincii Utrecht – co všechno ovlivní nebo hledání řešení pro konkrétní přetíženou komunikaci v regionu atd.). Vytvořené letáky pak skupinky jednotlivě prezentují svým spolužákům a závěrem jsou děti přeskupeny do nových teamů a proběhne soutěžní kvíz, který klade otázky k jednotlivým tématům (pozn. v každé skupince je vždy alespoň jedno dítě, které danou otázku řešilo při sestavování letáku). Cílem je rozvíjet schopnost dětí vyhledávat informace, formulovat nosné body písemně, prezentovat je ostatním a naučit se také svoje názory prosazovat, dále také schopnost orientovat se v novém problému a komunikovat o něm.
 - pro studenty ve věku 15,16,17 let je připraven úkol – vyhledat detailnější informace k dopravním otázkám; studenti obdrží seznam tvrzení, která představují řešení konkrétního dopravního problému (např. kongesce v Nizozemí lze řešit pouze výstavbou nových komunikací) a student má nastudovat danou problematiku s využitím podkladů centra, vč. fotodokumentace a panelů z výstavní síně; má si vytvořit vlastní návrh řešení a obhájit si „svoje řešení“ před ostatními, případně potvrdit původní tvrzení a vysvětlit, proč se s ním ztotožnil. Součástí je také příprava diskuse, kdy student během 2 min. prezentuje téma a reaguje na dotazy a poznámky dalších studentů. Instruktorek debatu uzavře, vyhodnotí a prezentuje nejlepší řešení.



4.3.2 Přednáška „Dopravní výchova ve vztahu k cyklistice“; Roelof Wittink

Jádro aplikace přednášky do českých poměrů vidíme v tom, že do procesu bychom měli více zapojit rodiče, že výuku bychom mohli lépe uzpůsobit věku studenta (5 věkových skupin), při které můžeme vycházet ze 7 vzdělávacích okruhů.

Ve vztahu k bezpečnosti nebyly pro českou delagaci dané informace překvapením, většinou se aplikují, ale jen pro určitou věkovou skupinu. Realizace integrovaného uceleného balíčku osvěty, který by vedl studenta od mateřské školy až po střední školu však téměř neexistuje. Navíc v českých poměrech je zcela opomíjena role osvěty ve vztahu k výběru dopravního prostředku a dopadu dopravy na zdraví a životní prostředí, nebo o tom, jak lze automobilovou dopravu regulovat.

Celý program je postaven na vzájemné konzultaci, kdy studenti jsou bráni jako rovnocenní partneři. Snahou je, aby společně dokázali vyhodnotit všechny klady a zápor automobilismu. Z tohoto úhlu pohledu prezentace výborně vystihla komplexnost problematiky a může lépe pomoci v argumentaci při zavedení daného systému na českých školách.

Rozhodně by bylo ale zajímavé, při exkurzi českých měst ve ZWOLLE pokusit se jít více do hloubky jednotlivých vzdělávacích okruhů a v jednotlivých věkových skupinách. Naše představa o rozsahu prezentace se shoduje s rozsahem prezentace, která zazněla z úst Jana Westerika, který je učitelem „Pedagogic Academy“ na téma Dopravní výukový program na školách. Měli jsme možnost na praktických ukázkách vidět, jak probíhá výuka v praxi. Nejprve jsme viděli video z mateřské školy, které bylo zaměřeno na ukázkou toho, jak se děti učí přecházet přes komunikaci. Další video bylo z prostředí základní školy, které svou výukou velmi připomínalo program BESIPu, ale ve kvalitnějších podmínkách. Celý program byl založen především na hře a to jak ve třídě, v areálu školy, tak i v silničním provozu. Dále jsme měli možnost výukový nástěnný kalendář

4.3.3 Bezpečná cesta do školy – aktuální verze 2004

Projekt připravuje Centrum dopravního výzkumu pro Ministerstvo dopravy. Vzhledem k tomu, že každý projekt vyžaduje pilotní ověření, domluvili jsme se s Národní sítí Zdravých měst a s Centrem epidemiologie a prevence dětských úrazů na vzájemné spolupráci a „Bezpečné cesty do školy“ zahájíme v tomto roce ve školách Zdravých měst, kde budeme mít jejich podporu. Samozřejmě budeme rádi, když se k nám přidají i školy nebo jen třídy z měst, kde nejsou do projektu Zdravých měst zapojeni.

Pro projekt Bezpečné cesty do školy jsme se rozhodli z těchto důvodů:

- Pokud ve školách probíhá nějaká dopravní výchova, jedná se většinou jen o nudný výklad učitele, o poučování a testování. Vzpomeňme si, co nám taková výuka dala nebo spíše nedala a co v nás nerozvinula. Aktivním přístupem dětí k problému chceme u nich rozvíjet pohotovost, trpělivost, schopnost soustředit se, rozhodnout se, spolupracovat, respektovat, přejímat zodpovědnost, předvídat a hlavně vážit si života a životního prostředí.
- Na různých místech ČR již probíhají projekty s názvem Bezpečné cesty do školy, ale většinou jsou zúženy jen na problematiku bezpečnosti na přechodu před školou. Tato práce je sice záslužná, ale je promarněna příležitost vyřešit problém bezpečnosti dětí při pohybu na pozemních komunikacích komplexně.

Posílám Vám plán jednotlivých etap projektu Bezpečná cesta do školy, jak by měly probíhat v roce 2004. Termíny jsou zatím předběžné a možná budou upraveny. Pokud dojde ke změnám, tak Vás budu informovat.

Cíl projektu

- Snížit nehodovost a úmrtnost dětí při pohybu na pozemních komunikacích. (Děti se naučí jednat bezpečně tím, že vyhledávají rizika a všímají si chyb svých vrstevníků)
- Upozornit děti a veřejnost na problémy, rizika, možná řešení mnohých dopravních situací.

Časový plán

- konec března – informace o pracovním postupu (metodika pro Zdravá města a pro školy)
- první polovina dubna proškolení zájemců
- duben, květen – práce dětí na školách
 - I. etapa – sestavení pracovních skupin na školách dle zájmu dětí
 - děti, rodiče, učitelé, vedení školy, zástupce města, dopravní inženýr, média, sponzoři, policie, nevládní organizace, zdravotníci, studenti pedagogických škol, ČČK, prodejci nebo výrobci (kola, zádržné systémy, reflexní výrobky apod.), významné osobnosti
 - II. etapa – zmapování problémů, kolizních míst a cest do školy
 - III. etapa – projekty dětí ve třídách:
 - a) návrhy úprav dopravního prostředí (přechody, prostory před školami atd.)
 - b) přepravní plány škol – chodící autobusy, zajištění umístění kol ve školách apod.
 - c) sběr dat o nehodovosti od policie
 - d) sběr informací od lékařů
 - e) projekt, jak působit na neukázněné mladší děti
 - jak na prvňáčky (vhodné již při zápisu seznámit děti i rodiče o nevhodnosti parkování před školou apod.)
 - jak ovlivnit řidiče, aby jezdili ohleduplně
 - f) vytvořit letáky, plakáty, upoutávky apod.
 - g) průzkumy na přechodech (kolik dětí chybí, co je nejčastějším nedostatkem; kolik řidičů jezdí na přechodech bezohledně...)

- IV. etapa – přípravy prezentací pro média, workshop apod. (prezentace připravují děti), navázání kontaktů s jinou školou s podobným programem v ČR nebo zahraničí
- první týden v červnu – akce v rámci Zdravých měst
 - červen – předprázdninové setkání aktivních zástupců škol
 - září – týden mobility workshop v Brně – informace o dílčích výsledcích, prezentace prací dětmi i učiteli, informace o jiných projektech dle zkušeností koordinátorů, vyhodnocení projektů ve městech, výstavy.....



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 7 – Cílové skupiny a partnerství
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	MOTIVOVÁNÍ ÚŘEDNÍKŮ ÚŘADU K JÍZDĚ NA KOLE DO PRÁCE.....	1
1.1	Zákoník práce.....	2
2	PROPAGACE DOJÍŽDĚNÍ NA KOLE DO ZAMĚSTNÁNÍ MEZI ZAMĚSTNAVATELI	3
2.1	Obecné informace:	3
2.2	Informace prozatím v anglickém jazyce.....Chyba! Záložka není definována.	
2.2.1	Welcome.....	Chyba! Záložka není definována.
2.2.2	Breakfast Sites	Chyba! Záložka není definována.
2.2.3	Bike Commuter Resources.....	Chyba! Záložka není definována.
2.2.4	Bike Buddy services	Chyba! Záložka není definována.
2.2.5	Services for Businesses:	Chyba! Záložka není definována.
3	PODPORA DOJÍŽDĚNÍ NA KOLECH DO ŠKOL.....	4
3.1	Přehled opatření.....	4
3.2	Bezpečné cesty do škol - rozšířený program BESIPu	5
3.3	Průzkumy v Česku	6
4	PODPORA VĚTŠÍHO VYUŽÍVÁNÍ KOL PŘI DOJÍŽDĚNÍ DO CENTER VOLNÉHO ČASU.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
4.1	Cesty pro cykloturistiku nemusí být vždy z živice... ..	Chyba! Záložka není definována.
5	PODPORA PROPAGACE NAKUPOVÁNÍ NA KOLECH.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
6	PODPORA „RODINNÉ CYKLISTIKY“	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.

1 MOTIVOVÁNÍ ÚŘEDNÍKŮ ÚŘADU K JÍZDĚ NA KOLE DO PRÁCE

Příklad č.1 - Zajistit cyklistům lepší přístup do městských budov než řidiči automobilů - např. cyklisté mohou vjet do podzemní úschovny kol v budově, parkovací zařízení pro kola jsou blíže u vchodu než parkování pro auta. Placení parkovného pro ty, co dojíždějí autem do práce. Níže uvedené parkovací možnosti v suterénu řadu jsou z magistrátu z nizozemského Zwolle.



Příklad č.2 - Pro úředníky je k dispozici dostatečný počet kol, a to ve všech budovách městského úřadu. Kola pro úředníky (pracovníky městského úřadu) mohou být využívána také pro soukromé účely (např. v belgickém Gentu je k dispozici 800 kol).



Příklad č.3 - Úředníci mohou využívat řadu cyklistických zařízení, které mají k dispozici. Např. zastřešená parkovací zařízení pro kola (uvnitř budov), sprchy, převlékárny, sady nářadí, cyklistické pumpy. Příkladem je opět Gent.



Příklad č.4 - Uplatnit politiku řízení mobility (managementu mobility), která vystihuje místní podmínky a v níž cyklistika hraje klíčovou roli. Ve spolupráci s dalšími partnery organizovat cyklistické akce zaměřené na osvětu v oblasti cyklistické dopravy – dojíždění na kole do práce. *Např. výstavy, soutěže, projížďky na speciálních kolech, loterie atd. ve spolupráci s podnikateli a obchodníky v oblasti cyklistiky, uživatelskými organizacemi, zdravotními pojišťovkami atd.*
Poznámka – tato kapitola je popsána v pracovní sešitě 6. Komunikace a Vzdělávání (kapitola 2.2.1.)

Příklad č.5 - Vytvořit nabídky výhod pro cyklisty, kteří jezdí na kole do zaměstnání pravidelně. Např. zdarma kola pro dojíždění do práce i pro soukromé účely (v rámci magistrátu), měsíční paušální odměny a poukázky na bezplatné služby v opravnách kol.

Konkrétní příklady:

Jako názorný příklad co znamená motivování úředníků magistrátu k jízdě na kole do práce lze uvést město **Gent**. Představitelé města jsou povzbuzováni k dojíždění do práce následujícím způsobem:

- § 800 kol k dispozici ve všech budovách úřadu, kola mohou být využívána také pro soukromé účely,
- § kupóny pro levnější kupování kol,
- § cenové zvýhodnění za dojíždění na kole do práce (6 BEF /km, tax-free),
- § cenové zvýhodnění služební cest na kolech,
- § zabezpečené parkování kol,
- § možnost umytí a uschování věcí v "převlékárně".
- § placení parkovného pro ty, co dojíždějí autem do práce.



Olomouc

Jako příklad prvního kroku byla uvedena akce v Olomouci, kde město ve spolupráci s KHS Olomouckého kraje uspořádalo akci „Nechte auto doma, aneb snídaně s KHS Olomouc“. V budově radnice se uspořádala tisková konference na toto téma a každý úředník, kdo přijel do práce na kole dostal lehkou snídani a informační materiály o cyklistice. Zároveň dostal lístek do odpolední tomboly. Na obrázku přebírá cenu jedna ze zaměstnankyň úřadu.

1.1 ZÁKONÍK PRÁCE

HLAVA ŠESTÁ : Péče o zaměstnance

ODDÍL PRVNÍ : Pracovní a životní podmínky zaměstnanců a jejich odborný rozvoj
 § 145

Uložení svršků a dopravních prostředků

Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, jakož i obvyklých dopravních prostředků, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět; za obvyklý dopravní prostředek k cestě do zaměstnání a zpět se pro tento účel nepovažuje osobní automobil. Tuto povinnost má i vůči všem ostatním osobám, pokud jsou pro něj činní na jeho pracovištích.

2 PROPAGACE DOJÍŽDĚNÍ NA KOLE DO ZAMĚSTNÁNÍ MEZI ZAMĚSTNAVATELI

2.1 OBECNÉ INFORMACE:

Tato situace je prozatím v České republice zcela opomíjenou záležitostí a aktivity by se daly spočítat na „prstech jedné ruky“. Projekt BYPAD tak může být pro česká města v mnohém inspirativní:

- § Čím začít? V místním tisku vydat články nebo tiskové zprávy o dojíždění na kole do zaměstnání.
- § Čím pokračovat? Místní zaměstnavatelé jsou pozváni na osvětovou přednášku na téma pozitivita na dojíždění do práce na kole, kde jsou vyzvednuty příklady, co pro to mohou zaměstnavatelé udělat.
- § Kam se můžeme dostat? Zástupci zaměstnavatelů nebo svých sdružení jsou zváni k diskusím u kulatého stolu na téma „na kole do zaměstnání“.
- § Město pořádá soutěže, jejichž vítězem se má stát zaměstnavatel-podnik, který je nejvstřícnější k cyklistům.
- § Velká publicita je věnována přínosům, které plynou z dojíždění na kole do zaměstnání (ekonomický přínos pro zaměstnavatele, pozitivní účinky na zdraví jednotlivých cyklistů a veřejné zdraví jako celek).
- § Existuje centrum mobility, které koordinuje přípravu a rozvoj konkrétních „zelených dopravních plánů“, kde má stěžejní roli cyklistická doprava.
- § Pro zvýhodnění dojíždění na kole do zaměstnání jsou iniciovány změny nezbytné ve vyšším legislativním procesu (s cílem upřednostnit dojíždění na kole). *Např. stavební nařízení ve vztahu k počtu parkovacích míst pro automobily / parkovacích zařízení pro kola, daně, umístění a využití půdy atd.*



České příklady:

Pardubice

Ve věci propagace dojíždění na kole do zaměstnání mezi zaměstnavateli sice na jedné straně prakticky neexistuje osvěta ve vztahu dojíždění na kole do zaměstnání, ale na druhé straně jsou Pardubice městem, které jasně deklaruje, že kolo je především chápáno jako dopravní prostředek do zaměstnání. V tomto duchu jsou zde i budovány stezky a to s cílem napojení průmyslových zón na obytné. Takový přístup města je totiž sám o sobě prvotřídní osvětou. Z tohoto úhlu pohledu je nutné město hodnotit výše, než ve skutečnosti uvedlo.

Ostrava:

Před rokem 1989 byla hlídána parkoviště pro kola téměř všude. Autem se téměř nejezdilo. V 90-letech NH Ostrava podpořila výstavbu cyklistické stezky pro své zaměstnance. Dnes je situace jiná. Dnes je těžké v současné době hledat způsoby jak oslovit firmy. Jako vhodný způsob oslovení se jeví oslovit je v širším kontextu. Neunavovat je jen cyklistikou. Snad by mohli být osloveni anketou s konkrétními výsledky a možnostmi realizace opatření. Tato oblast bude ještě předmětem dalších jednání.

Olomouc:

Prvním pokusem jak oslovit firmy byla již zmiňovaná akce „Nechte auto doma, aneb snídaně s KHS Olomouc“. Celkem 20 firem bylo vyzváno k účasti na této akci, ale nesetkalo se s žádnou reakcí. Na CD je pak vzor dopisu, kterým byly osloveny olomoucké firmy.

3 PODPORA DOJÍŽDĚNÍ NA KOLECH DO ŠKOL

3.1 PŘEHLED OPATŘENÍ

Opatření č.1 - Zlepšit bezpečnost cest do škol

Opatření má tyto podbody:

- § U školních vchodů - vyznačené přechody, výstražný semafor, oddělení chodníku od komunikace atd. Policie nebo autorizovaní kontroloři dohlížejí na provoz u školních vchodů.
- § Pro určení problematických míst jsou prováděny průzkumy jakým dopravním prostředkem se žáci dopravují do školy a ze školy.
- § Okolí škol je projektováno (nebo upraveno) ve smyslu dobré bezpečnosti a vytvoření příjemnějšího prostředí, a to snížením rychlosti projíždějící automobilové dopravy.
- § V okolí škol je omezeno parkování automobilů.
- § Cesty do škol i úprava okolí škol jsou projednávány a začleněny jako celek v rámci celkového dopravního plánu.
- § Mezi městem a školami existují závazná ujednání, kde se zavazují k provedení určitých opatření. Např. Dohoda mezi základními školami a městem o úpravě cyklotras a školních vchodů a také ohledně rozvoje školních přepravních plánů.



Na obrázku je cyklostezkastezka mezi Majetínem a Brodkem u Přerova, která byla vybudována především jako dojíždka dětí do školy z jedné obce do druhé.

Opatření č.2 - Vést strukturovaný dialog se zástupci všech škol prostřednictvím projektu "Bezpečné cesty do škol". Opatření má tyto podbody:

- § Už od první fáze jsou žáci, učitelé a rodiče zapojeni do rozvoje školních přepravních plánů (plány pro dojíždění dětí do školy).
- § Politika dopravy do škol si klade za cíl ovlivnit výběr dopravního prostředku směrem k cyklistice.

§ Instalování dostatečného počtu stojanů pro kola a / nebo přístřešků v budovách škol.

§ Aktivně jsou podporovány společné jízdy na kole, tzv. bicycle pooling. Bicycle pooling = jízdy na kole do školy a zpět v malých skupinách a pod dozorem dospělého cyklisty.

Výsledkem pak může být, že do školy, která má 800 studentů 500 dojíždí na kole, jako např. na střední škole v Utrechtu. Kola jsou střežená kamerovým systémem.



Opatření č.3 - Na propagaci dojíždění na kole do školy organizovat speciální kampaně - např. soutěž „hledá se škola nejlépe vybavená pro cyklisty“, každoroční cyklistická akce / uspořádaná se školami atd

3.2 BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL - ROZŠÍŘENÝ PROGRAM BESIPU

Tato část úzce navazuje na pracovní sešit 6. Komunikace a vzdělávání a tam na kapitolu 4.3.3. Doposud tento program je spojován s akcí BESIPu, která má již na našich školách dlouholetou tradici. Program je ale možné rozšířit o další dvě oblasti

1. Osvětový, výukový či vzdělávací program o udržitelné dopravě, o svobodném výběru dopravního prostředku a o vytváření zdravějších návyků u dětí.
2. Bezpečnostní audit školy z pohledu možnosti docházky a dojíždění na kole do školy.

Do osvětového programu je možno zahrnout:

- Přednášky o udržitelné dopravě či o nově vznikající Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR. Obě témata jsou nově zpracována a pro učitele k dispozici v zářijovém čísle časopisu BEDRNÍK. Další typ přednášky o užitélné dopravě má k dispozici Centrum dopravního výzkumu v Olomouci.
- Publikaci EU „Kids on the Move“, která bude přeložena díky MŽP ČR do češtiny.
- Různé soutěže (minimálně pro dvě kategorie). Tématem pro mladší kategorii může být např. "Jak by si děti představovaly změnit dopravu ve svém okolí, městě", kde by chtěly přechod pro chodce, cyklostezku atd. Starší kategorie se může pokusit ztvárnit pravděpodobnou souvislost mezi automobilismem a klimatickou změnou. Forma může být jakákoliv, kresba, malba, častá je koláž, kreslený vtip, antireklama. Hodnotí se jak provedení, tak držení se problematiky dopravy a jejích souvislostí. Práce je možno udělat v družině či doma. Ceny mohou být zajištěny z magistrátu či od MZ ČR a MŽP. O výsledcích soutěže a umístění žáků z jednotlivých škol se bude informovat v regionálním tisku a výsledky se budou vyhlašovat u příležitosti cyklojízdy.
- Podání dostatek informací o cykloturistických možnostech v okolí města a celé České republiky.
- Dotazníková akce (vlastníš kolo, máš helmu, jaká je vzdálenost tvého bydliště a školy, jezdil bys rád do školy na kole? apod.)

Bezpečnostní audit školy z pohledu možnosti docházky a dojíždění na kole do školy vychází především z otázky, zda je vůbec zájem ze strany školy a rodičů, aby děti jezdily do školy na kole. Navíc první dotazníkový průzkum ve vybraných školách ukázal, že 80% dětí má

docházkovou vzdálenost do 500 m. Z tohoto důvodu je rozumnější vyvolat nejprve jednání se zástupci škol a zmapovat jejich eventuální zájem o následující oblasti:

- Grantový systém podporující parkování a úschovnu kol ve škole.
- Vypracování „Školního plánu dopravy na kole do školy“, který by sloužil jako podklad pro projednání s příslušnými úřady a organizacemi, kdy by byly vyhodnoceny a podniknuty konkrétní akce (jak vylepšit možné přístupové cesty pro děti dojíždějící na kole do dané školy). Plán je formulován po konzultacích s rodiči, vedením škol, místními úřady, s občany a samozřejmě s dětmi (dotazníky pro zmapování nejčastějších itinerářů a nedostatků, nebezpečné úseky, dovybavení škol – zamykatelné prostory).
- Zaměření se pouze na volnočasové aktivity, tj. využít školního prostředí pro konzultaci s dětmi o jejich zkušenostech ze svých cest na kole do míst, kde tráví volný čas a jejich představách o zkvalitnění jejich tras. Do této kategorie mohou spadat i cesty na kole rodičů s dětmi.

3.3 PRŮZKUMY V ČESKU

Olomouc

V roce 2000 Olomoučtí kolaři ve spolupráci s CDV realizovali kampaň "Bezpečné cesty dětí do škol". Po dohodě se školským úřadem se vytypovalo a oslovilo několik základních a středních škol, na kterých se provedlo dotazníkové šetření zaměřené na zájem žáků jezdit na kole a na konkrétní problémy. Celkem bylo tázáno 2473 žáků, vybrané výsledky shrnuje tabulka, ukazující výrazné rozdíly v míře používání kola ve volném čase a při dojíždění do školy. S výjimkou údajů o počtu dotázaných žáků jsou všechny údaje v procentech celkového počtu dotázaných, tučně jsou vyznačeny některé nejvyšší hodnoty, u zákazu rodičů je zvýrazněna také nejnižší hodnota. Dotazník zároveň zjišťoval hlavní překážky širšího užívání kola tak, jak je vidí žáci a studenti. Suverénně dominantní odpovědi lze shrnout souslovím "málo stezek - mnoho aut", tj. obavy o bezpečnost, resp. potřeba většího pohodlí. Na druhém místě se objevují stížnosti na kvalitu povrchu silnic a cyklostezek, až na třetím místě s velkým odstupem potřeba kolárny ve škole a ve velmi málo případech byly uváděny důvody ekonomické. Jsou vedena další jednání o možném řešení problémů a podpoře ježdění na kole se školami, u kterých se ukázala největší šance na úspěch.

Škola	Počet tázaných	umí jezdit na kole	jezdí téměř denně	jezdí alespoň 1x týdně	jezdí do školy na kole	chce jezdit na kole do školy	má přílb u	má povinné vybavení	někdy zákaz rodičů
ZŠ Řezníčkova	143	100	65,7	88,8	1,4	81,1	11,2	21,7	11,2
ZŠ Helsinská	158	99,4	44,9	83,5	1,3	51,3	12	12	14,6
ZŠ Holečkova	257	99,2	41,2	83	0	55,3	12	13	10,1
ZŠ Heyrovského	175	99,4	40	77,7	1,7	44,6	12	12	14,9
ZŠ TGM V.Bystřice	204	100	80,4	93,6	15,7	72,1	9,8	11,3	10,3

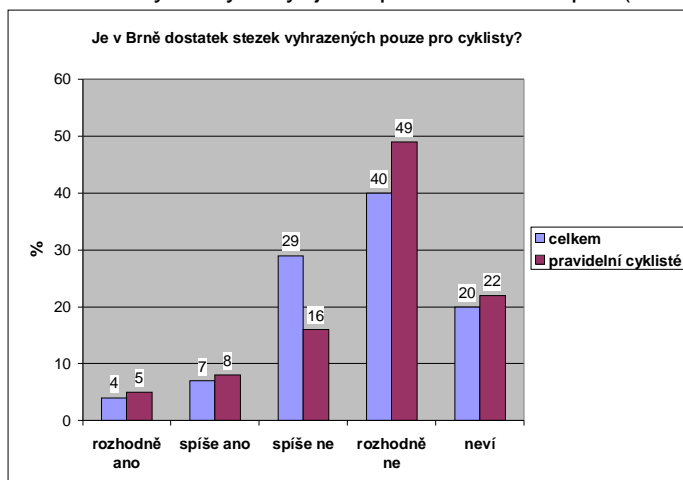
ZŠ Zeyerova	237	100	31,2	73,8	0,4	62	17,7	9,3	14,8
ZŠ Spojenců	141	100	46,1	76,6	1,4	46,8	21,3	7,8	17,7
ZŠ Svornosti	120	99,2	28,3	66,7	0	62,5	15	10,8	13,3
ZŠ Řepčín - Svatoplukova	171	100	50,3	84,2	0,6	63,2	12,2	14,6	16,4
Slovanské gymnázium	525	99,8	29,7	67,8	1,3	45,5	12,6	13	12
Gymnázium Hejčín	342	100	32,5	74,6	7	49,4	9,4	8,8	12,6
Celkem, průměr (v %)	2473	99,7	44,6	78,6	2,8	57,6	13,1	12,2	13,4

Brno¹

Metoda výzkumu - Pro naplnění cílů výzkumu byla jako nejvhodnější zvolena metoda reprezentativního dotazníkového šetření mezi populací dětí a mládeže ve městě Brně. Výběrový soubor reprezentující brněnskou populaci ve věku 11-18 let čítá 554 respondentů.

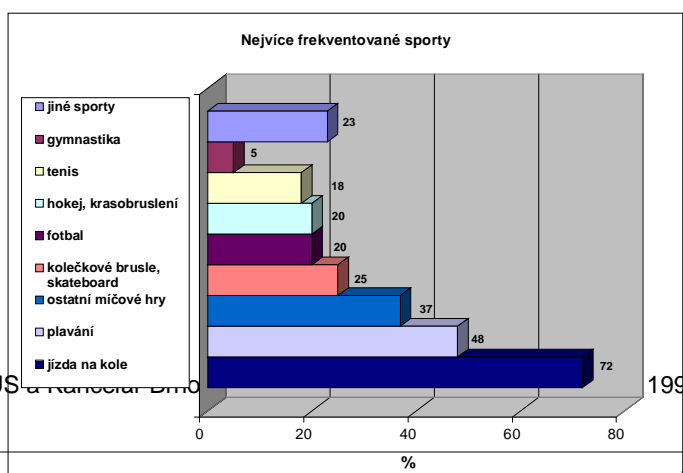
Šetření ukázalo, že cyklistika je velice rozšířenou a oblíbenou volnočasovou aktivitou brněnských mladistvých. Alespoň občas jezdí na kole 72% dotázaných. Pravidelně jezdí na kole čtvrtina (25%) brněnských dětí a mladistvých. Pravidelnými cyklisty jsou především chlapci (33%), zejména pak žáci základních škol, jichž jezdí na kole pravidelně bezmála dvě pětiny (38%). Necelá polovina (48%) žáků základních škol jezdí na kole také na společné výlety se svými rodiči do blízkého okolí Brna.

Dvě pětiny mladistvých (40%) soudí, že cyklistických stezek je v Brně rozhodně málo. Z pravidelných cyklistů tento názor zastává dokonce plná polovina (49%). Za dostatečný považuje rozsah cyklistických stezek pouze (11%) dotázaných.



K častějšímu užívání kola jako dopravního prostředku by mladistvé vedlo především rozšíření sítě tras vyhrazených pouze pro cyklisty (80%) a snížení hustoty automobilové dopravy ve městě (79%).

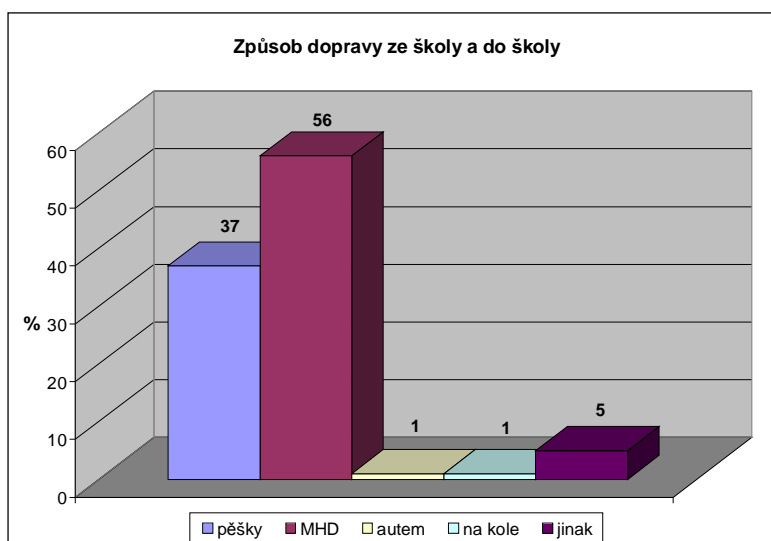
Nejrozšířenější pohybovou aktivitou brněnské mládeže je jízda na kole.



¹ Profil zdraví města Brna; agentura FOCUS

Alespoň občas se jí věnují bezmála tři čtvrtiny (72%) všech brněnských dětí a mladistvých. Na provádění tohoto druhu sportovní aktivity nemá výraznější vliv žádná ze sledovaných sociodemografických charakteristik.

Výzkum zjišťoval, jakým způsobem se brněnské děti a mládež dopravují do školy a ze školy. Většina z nich používá městskou hromadnou dopravu či chodí pěšky. Jen nepatrné procento jezdí autem s rodiči, na kole či jinak.





BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 8 – Doplnkové aktivity
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

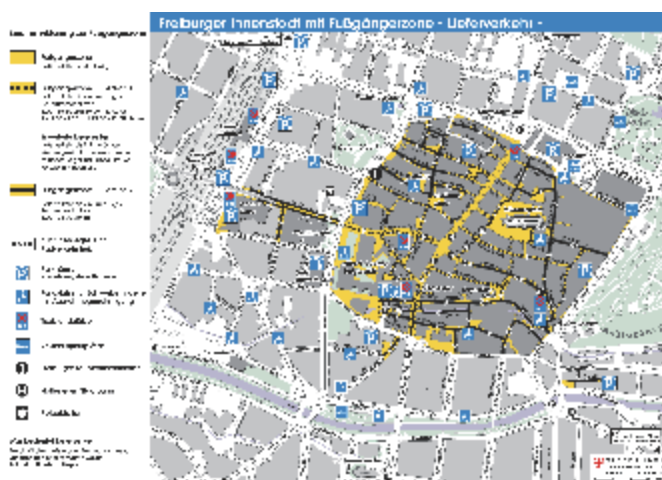
OBSAH

1	OPATŘENÍ KE SNIŽOVÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY.....	1
2	VYUŽÍVÁNÍ POZITIVNÍCH ÚČINKŮ CYKLISTIKY NA ZDRAVÍ K PODPOŘE CYKLISTIKY.....	2
2.1	Příklad č.1 - Spolupráce Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje a Statutárního města Olomouc	2
2.2	Příklad č.2 - Spolupráce Národní sítě zdravých měst a Statutárního města Olomouc	3
2.3	Příklad č.3 – Pohodový cyklovýlet za finanční podpory Všeobecné zdravotnické pojišťovny.....	4
2.4	Projekt BYPAD shrnuje aktivity následovně:	4

1 OPATŘENÍ KE SNIŽOVÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

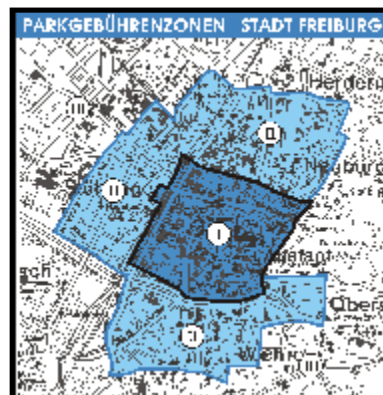
V českých městech je situace většinou obdobná. Města konstatují, že hlavním nástrojem pro snížení automobilové dopravy je zpoplatnění parkování pro automobily. Většinou se ale myslí poplatky za parkování. Opatření může být ale hlubšího charakteru.

Příkladem může být německé město Freiburg:

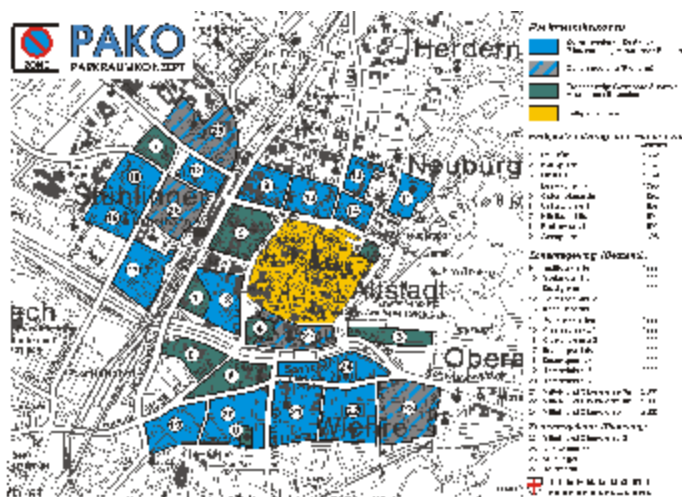


§ Pomocí speciální mapy parkovacích zařízení jsou řidiči motorových vozidel vedeni, aby zaparkovali na placených parkovištích. Tato mapa také informuje o linkách hromadné dopravy, cyklostezkách a cyklotrasách.

§ Jsou zavedeny zóny parkování, které zohledňují blízkost centra (Zóna I.- 2 EURO/hod.; Zóna II.- 1,5 EURO/hod.; Zóna III.- 0,5 EURO/hod)



§ Je zavedena parkovací politika pro udržení některých ulic bez automobilové dopravy, dalších ulic s rezervovaným parkováním pro starší osoby.



2 VYUŽÍVÁNÍ POZITIVNÍCH ÚČINKŮ CYKLISTIKY NA ZDRAVÍ K PODPOŘE CYKLISTIKY

2.1 PŘÍKLAD Č.1 - SPOLUPRÁCE KRAJSKÉ HYGIENICKÉ STANICE OLOMOUCKÉHO KRAJE A STATUTÁRNÍHO MĚSTA OLOMOUC

V souvislosti s dopravou byla i otevřena otázka zdraví obyvatel města. Zdraví patří k prioritním hodnotám jednotlivce, rodiny i společnosti. Je předpokladem jejich sociální a ekonomické úspěšnosti, podmínkou náležité kvality jejich života. Narušené zdraví naopak přináší nejen tělesné a psychické strádání, ale i značné újmy ekonomické. Proto společným zájmem a odpovědností všech občanů, institucí, státní i místní správy je ochrana a podpora zdraví. Zdraví závisí především na podmínkách každodenního života lidí. Východiskem ochrany a podpory zdraví je svobodné a odpovědné jednání informovaného občana. Základní motivací je jeho vědomí, že být zdravý je v jeho vlastním zájmu.

Přednáška ZDRAVÍ – CO TO VŮBEC JE A CO MÁ SPOLEČNÉHO S DOPRAVOU?



Existuje mnoho různých úvah o zdraví a o tom, co je ovlivňuje. Jeden z nejběžnějších a nejužitečnějších popisů zdraví je definice Zdraví z Ústavy WHO. „Zdraví je stav úplné fyzické, duševní (duchovní) a sociální pohody, nikoliv nepřítomnost nemoci nebo neduhu. Požitek z nejvyššího dosažitelného stupně zdraví je jedním ze základních práv každého člověka, bez ohledu na rasu, náboženství, politickou víru či ekonomické a sociální podmínky. Tento popis podněcuje k otázkám: Co to je úplná sociální pohoda? Jak je možné ji

změřit? Zdraví je komplexní pojem. Není absencí nemocí, ale stavem bytí, který má množství složek, jako to, kde lidé žijí, jestli jsou zaměstnaní či nikoliv, jaké jsou jim dostupné služby a podpora a jaký je stav jejich životního prostředí. Přednáškový večer se bude zabývat jak těmito otázkami, tak ohledně zdravého životního stylu. Rovněž bude představena „Analýza zdravotních a environmentálních rizik ve městě Olomouci“. Přednášející: MUDr. Jirka (Fakulta tělesné kultury UP Olomouc) a ing. Radek Zapletal (odbor ochrany MmOI)

Krajská hygienická stanice Olomouc a Magistrát města Olomouce netradičním způsobem oslovili občany, aby nechali svá auta doma 22.září a jeli do práce na kole. Celou akci pojala jako „Nechte auto doma aneb snídaně s Krajskou hygienickou stanicí Olomouc“.



V době od 5:00 – 8:00 bylo rozdáno na šesti lokalitách celkem 1000 jogurtů spolu s informativními letáky (Klub chytrých cyklistů, Drátěný osel a pozvánka na odpolední akci na Horní náměstí + slosovatelný lístek na odpolední tombolu).

V době od 16:45 – 17:30 byl druhý ročník EDBA / ETM ukončen na Horním náměstí. Za Statutární město Olomouc zde vystoupil náměstek primátora Ing. Pokorný a za KHS Olomouc MUDr. Nakládal. Součástí odpolední akce byly i dvě tomboly, z nichž první byla určena pro ty, kteří ráno jeli do práce na kole a odpoledne pak přišli na náměstí (byly rozdány drobné upomínky - trička, batohy, knížky, lahve na kolo). Druhá tombola pod názvem „**O moje první dětské kolo**“ byla určena pro naše nejmenší. Tomboly se mohli zúčastnit jen děti ve věku 2-5 let a které odevzdali v době od 16:45 – 17:15 moderátorce pořadu obrázek s kolem, který namalovali ve



spolupráci s rodiči.

Výherkyněmi se staly dvě malá děvčátka a jejich nová kola jim předali náměstek

primátora Ing. Pokorný a za KHS Olomouc MUDr. Nakládal.



2.2 PŘÍKLAD Č.2 - SPOLUPRÁCE NÁRODNÍ SÍTĚ ZDRAVÝCH MĚST A STATUTÁRNÍHO MĚSTA OLOMOUC

Přednáška: UDRŽITELNOST, ZDRAVÍ A DOPRAVA? NEMALUJTE ČERTA NA ZEĎ!

Jedná se o úvodní přednášku, která se zaměří na známé otázky typu: co s námi bude? Jak budeme žít za týden nebo za dvacet let? Jak budou žít naše děti a naši vnuci? Lidé se zajímají o dobré příští - někdy ze sobeckých důvodů, ale většinou proto, že přejí spokojený a dobrý život lidem, kteří přijdou po nich. Je to vůbec reálné? Ano! Přejme si udržitelnost! Jenže většina lidí pod tímto slovem rozumí pouze ochranu životního prostředí. Je to sice pravda, neboť musíme nutně zachovat služby, které lidské společnosti poskytuje příroda jako jsou energie, suroviny, prostor a



zdravé podmínky pro život lidí. Asi málo kdo z nás ale tuší, že právě slovo „udržitelnost“ nese ve svém významu především zlepšování naší životní úrovně a blahobytu lidí a nikoliv jen ochranu životního prostředí. Takže kromě environmentálního rozměru, je zahrnut i ekonomický, ve smyslu udržitelného hospodářského rozvoje spojeného s rostoucími příjmy obyvatel, a sociální rozměr, jež zahrnuje potřebu důstojného života a rozvoje lidské osobnosti, zdraví, vzdělání, sociální spravedlivosti a soudržnosti. Toho lze dosáhnout dobrým fungováním rodiny, obcí, občanské společnosti a veřejných institucí.

Byl představen projekt „Zdravé město“, který je realizován v mnoha českých městech. Je to příležitost znovu objevit fakt, že jako občané města Olomouce můžeme mít svou úlohu při usilování o zdravější a udržitelnější město a že se můžeme společně pokusit vytvořit „Plán zdraví města Olomouce“, kde plánování bude dynamickým procesem zahrnujícím množství partnerů.

Přednášející: PhDr. Ivan Rynda (Centrum pro otázky životního prostředí University Karlovy v Praze; Fakulta humanitních studií University Karlovy v Praze) a ing. Petr Švec (Národní koordinátor Projektu Zdravé město a tajemník asociace NSZM ČR – komplexní rozvoj mezinárodního Projektu Zdravé město v ČR)

2.3 PŘÍKLAD Č.3 – POHODOVÝ CYKLOVÝLET ZA FINANČNÍ PODPORY VŠEOBECNÉ ZDRAVOTNICKÉ POJIŠŤOVNY.

CYKLOSTEZKAMI OLOMOUCKA – OKOLO OLOMOUCE. POHODOVÝ CYKLOVÝLET, který připravili Olomoučtí klaři za podpory VZP Olomouc pro širokou veřejnost po zajímavostech města a okolí. Trasa v délce 40 km vedena po vedlejších asfaltových cestách.



2.4 PROJEKT BYPAD SHRNUJE AKTIVITY NÁSLEDOVNĚ:

- § Čím začít? Vydát leták s informacemi o zdravotních přínosech fyzické aktivity, zvláště cyklistiky – cílovou skupinou jsou občané.
- § Čím pokračovat? Ve spolupráci se zdravotní pojišťovnou organizovat cyklistické výlety.
- § Zvát odborníky z oblasti zdravotnictví pro uspořádání veřejné přednášky pro občany na téma zdravotní přínosy cyklistiky
- § Kam se můžeme dostat? Cyklistické a zdravotní kampaně jsou organizovány ve spolupráci se zdravotnickými organizacemi a jsou otevřeny účasti veřejnosti. *Např. kampaň ,1000 km pro moje zdraví‘ organizovaná ve spolupráci se zdravotní pojišťovnou, nadací proti srdečním chorobám atd., kde se účastníci zavazují, že za určité období ujedou minimální počet km a že si zároveň budou zapisovat denní ujeté vzdálenosti do speciálního rozpisu.*
- § V místní cyklistické politice jsou uplatňována doporučení / argumenty (mezi)národních zdravotnických orgánů na téma fyzických aktivit a cyklistiky. *Např. národní síť se zaměřením na fyzické aktivity mající přínos pro zdraví, Charta o zdraví, životním prostředí a dopravě Světové zdravotnické organizace (Londýn 99), evropské síť atd.*
- § Mezi příslušnými (mezi)národními sítěmi existují intenzivní kontakty. *Např. národní síť zdraví –fyzické aktivity se zřejmými přínosy pro zdraví, Zdravé školy, Národní síť zdravých měst atd.*



BYPAD+
BicYcle Policy AuDit
2003-2005

Centrum dopravního výzkumu, Česká republika
Langzaam Verkeer vzw, Belgium (project co-ordinator)
European Cyclists' Federation
Velo: consult - Transfer of international Cycling Know-How, Switzerland
Austrian Mobility Research (AMOR), Austria

Pracovní sešit
Modul 9 – Vyhodnocování & Dopad
(Únor 2004)

Zapsal: Ing. Jaroslav Martinek

SAVE II



Projekt číslo: .SAVE 2002 / 075

OBSAH

1	<i>MĚŘENÍ ÚČINKŮ CYKLISTICKÉ POLITIKY</i>	1
1.1	Doporučení projektu BYPAD	1
1.2	Měření účinků na celkové dělbě přepravní práce	1
1.3	Měření účinků podle speciálního dotazníku – hodnoceno v Olomouci.	2
2	<i>DOHLED NAD KVALITOU PROJEKTŮ A AKCÍ</i>	7
3	<i>MONITORING CYKLISTICKÉ DOPRAVY</i>	8
3.1	Informace zpracované Olomouckými kolaři.....	8
4	<i>DATA O BEZPEČNOSTI</i>	10
4.1	Příklad - Ostrava.....	10
4.2	Informace zpracované Olomouckými kolaři.....	10
4.2.1	Nehodovost v období 1990 - 1999.....	12

1 MĚŘENÍ ÚČINKŮ CYKLISTICKÉ POLITIKY

1.1 DOPORUČENÍ PROJEKTU BYPAD

Projekt BYPAD může být pro město inspirativní ještě v jiných opatřeních:

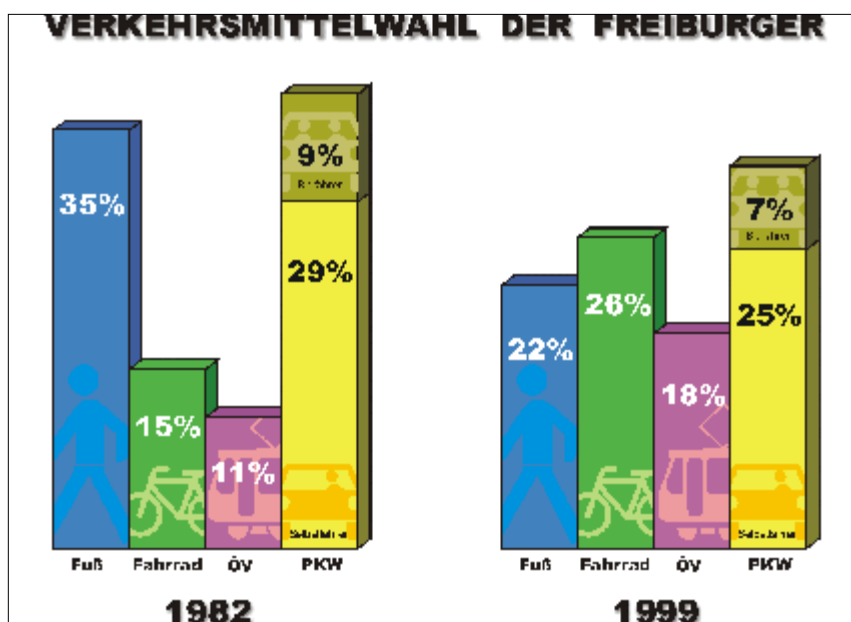
- § Čím začít? Je vyhodnocována spokojenost cyklistů. *Např. test „jaké je u nás cyklistické klima?“ – jak vnímají cyklisté místní poměry a pokryté potřeby*
- § Čím pokračovat? U některých aspektů cyklistické politiky je kontrolováno, jestli bylo dosaženo vytčených cílů. *např. pomocí hodnocení „před a po“.*
- § U infrastrukturních opatření je hodnoceno, jestli se zamýšlené chování cyklistů a dalších účastníků provozu promítá v aktuálně pozorovaném chování.
- § Kam se můžeme dostat? Některé klíčové trasy (z A do B) jsou pravidelně projížďeny autem i na kole, aby bylo zjištěno, jestli je zde (konkurenční) postavení cyklistiky vůči automobilové dopravě posíleno. (např. časové úspory, pohodlí)

1.2 MĚŘENÍ ÚČINKŮ NA CELKOVÉ DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE

Konkrétním příkladem mohou být např. vyspělá cyklistická města (Gent, Zwolle), která v rámci své cyklistické politiky provedla celoměstské dotazníkové akce, které se zaměřily na celkové dopravní chování a vyzvedly přitom výhody cyklistiky a ptaly se, zda obyvatelé mají zájem o změnu dopravního chování, kterou by město podpořilo dopravními opatřeními. Takový materiál pak slouží pro to, že město má ideu, kam by měla směřovat celková dělba přepravní práce.

Z posuzovaných měst jako jediné provedlo takovou celoměstskou dotazníkovou akci město České Budějovice a to prostřednictvím sociologického výzkumu „Strategie volby dopravního prostředku českobudějovických domácností“. Při uvažované potenciální změně dopravního chování by podle zmiňované studie podíl cyklistické dopravy mohl při realizaci každodenních vztahů dosáhnout až 16%. A právě tento potenciální trend je třeba podpořit, resp. vytvořit pro něj co nejoptimálnější podmínky.

Konkrétním příkladem měření účinků cyklistické politiky je město Freiburg.

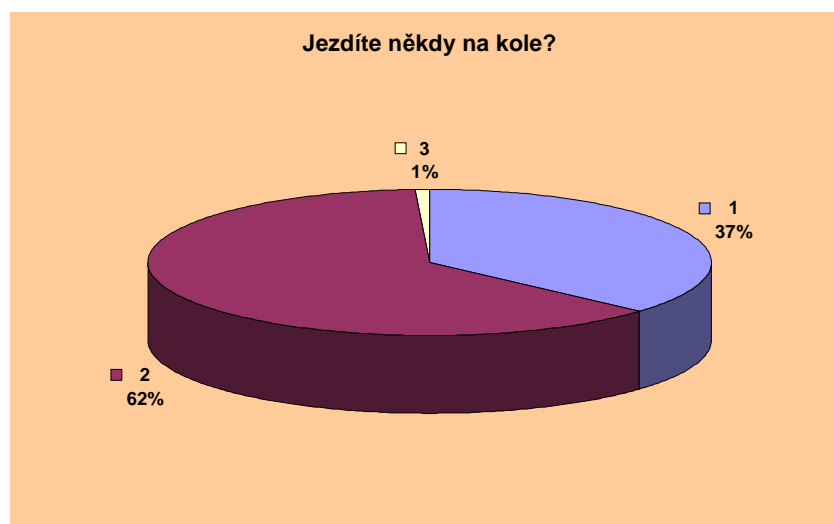


1.3 MĚŘENÍ ÚČINKŮ PODLE SPECIÁLNÍHO DOTAZNÍKU – HODNOCENO V OLOMOUCI.

1) Jezdíte někdy na kole?

- ano, po celý rok
- ano, ale jen v sezoně
- ne

1
2
3



2a) Považujete jízdní kolo za dopravní prostředek, který je v dopravním provozu **rovnoprávný** ostatním dopravním prostředkům (tj. autobusům, tramvajím, automobilům, motocyklům, atd.)?

- ano
- ne
- nevím

1
2
3



2b) Považujete jízdní kolo za dopravní prostředek, který je v dopravním provozu **respektovaný** ostatními ?

- ano 1
- ne 2
- nevím 3



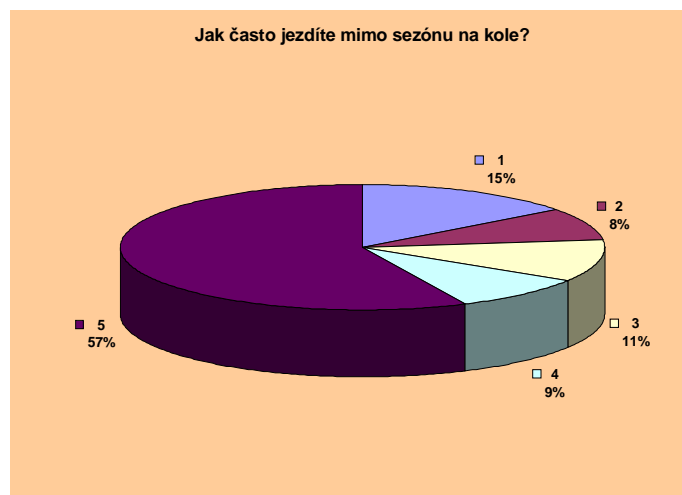
3) Jak často na kole jezdíte? sezónu

- denně
- tři až čtyřikrát v týdnu
- alespoň jednou v týdnu
- několikrát za měsíc
- jen příležitostně

v sezóně

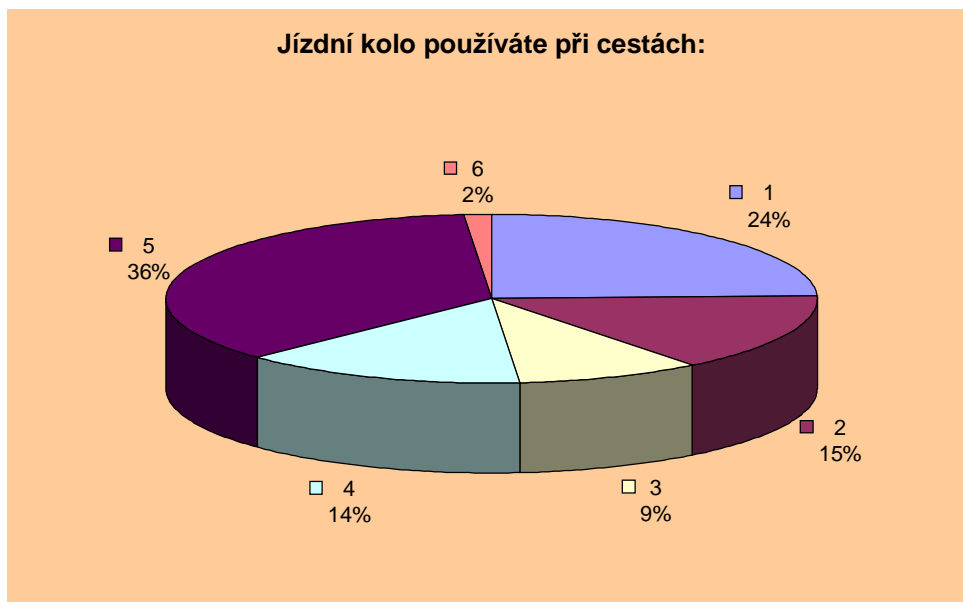
mimo

- | | |
|---|---|
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |



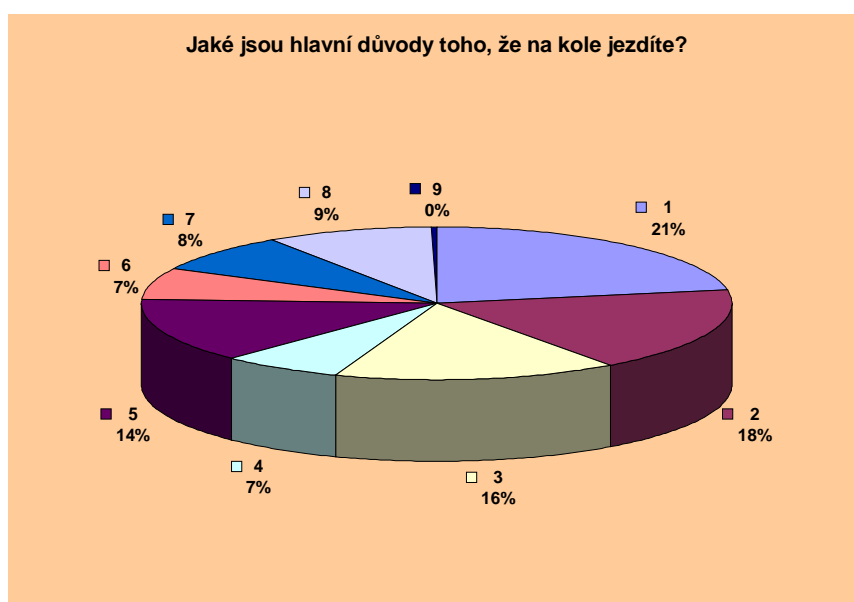
4) Používáte jízdní kolo při cestách: (Může být i více odpovědí)

- a - do zaměstnání , v rámci práce 1
- b - za nákupy 2
- c - na úřady 3
- d - za kulturou, za svými koníčky 4
- e - za sportem, do přírody 5
- f - jiné - Prosím vypište..... 6



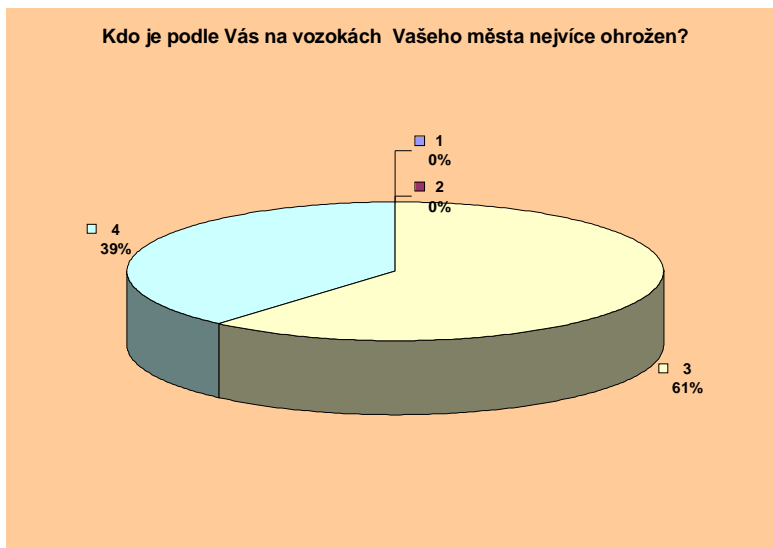
5) Jaké jsou hlavní důvody toho, že na kole jezdíte? (Může být i více odpovědí)

- a - potěšení z jízdy na kole 1
- b - sportovní aktivita nebo trénink, udržení fyzické kondice 2
- c - cykloturistika v blízkém okolí 3
- d - dálková turistika, tj. vícedenní výlety v případné kombinaci s železniční dopravou 4
- e - je to pro mne velmi rychlý způsob dopravy 5
- f - je to pro mne nejrychlejší způsob dopravy 6
- g - pocit přispění k čistému způsobu dopravy z hlediska ochrany životního prostředí 7
- h - úspora peněz (za benzín, lístky MHD..) 8
- i - jiné - Prosím vypište..... 9



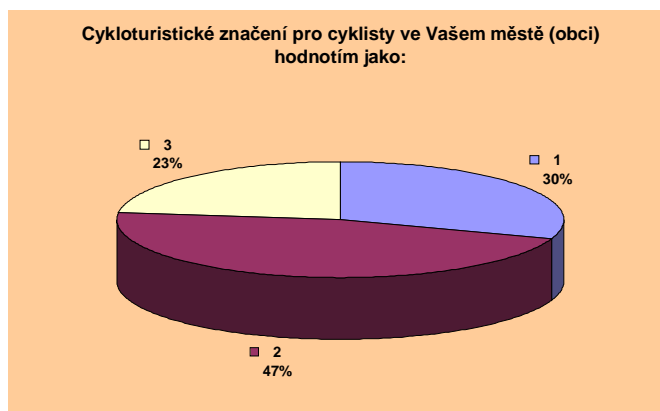
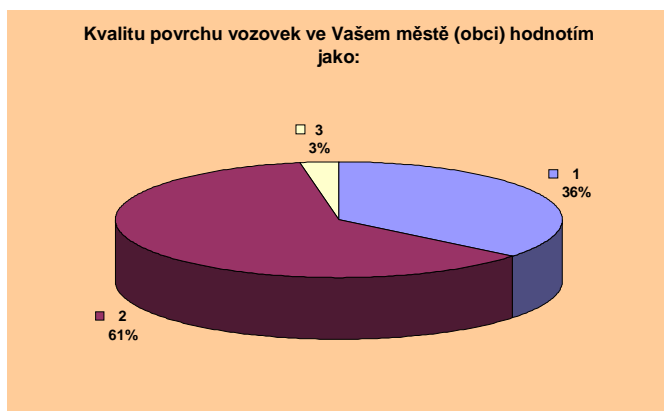
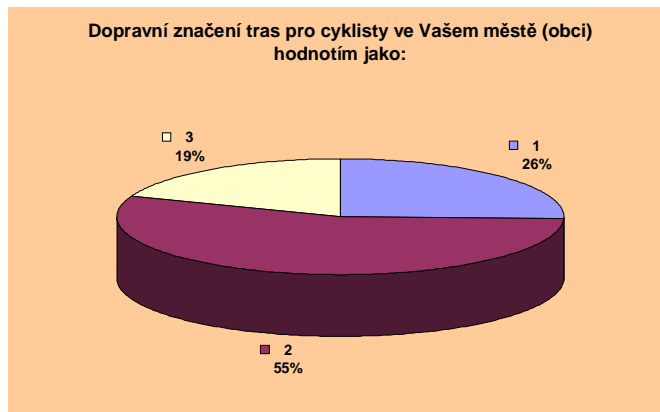
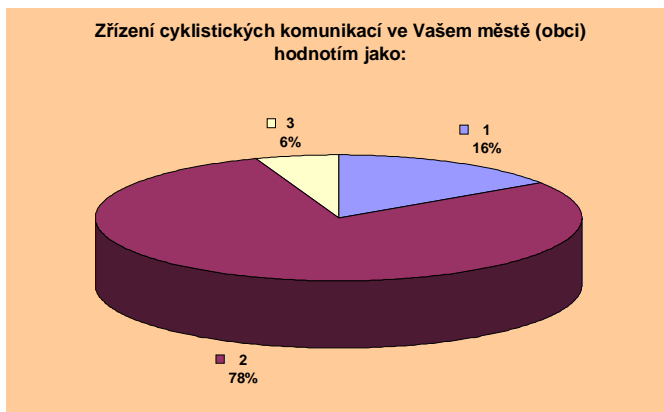
6) Kdo je podle Vás na vozovce ulic Vašeho města nejvíce ohrožen? (Zakroužkujte pouze jednu odpověď.)

- automobilisté 1
- motocyklisté 2
- cyklisté 3
- chodci 4

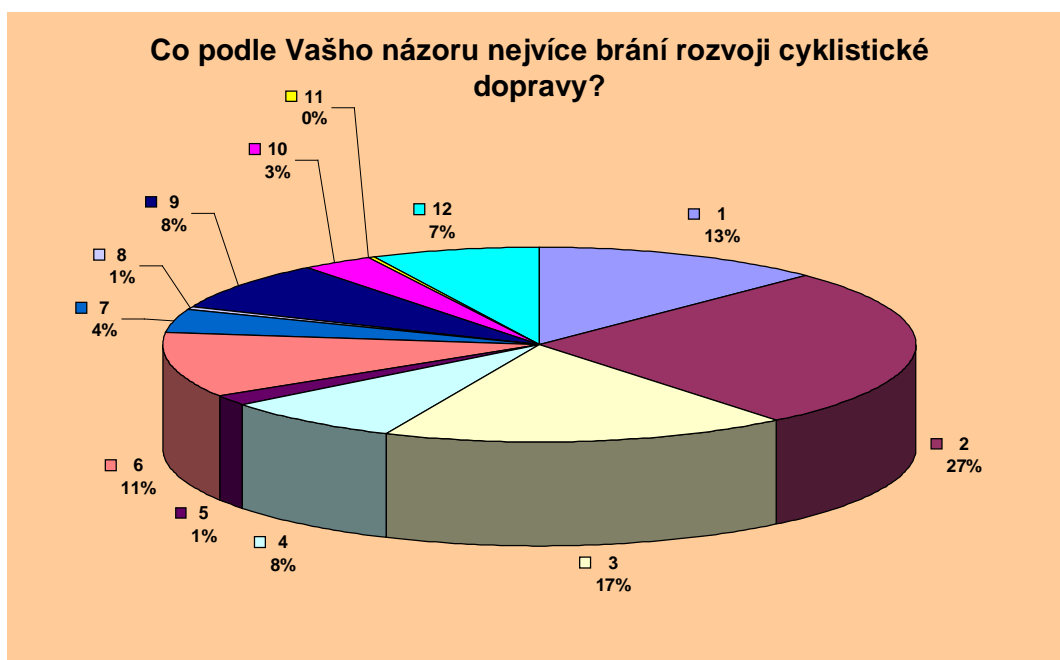


7) Cyklistická doprava vyžaduje určitá opatření. Některá z nich uvádíme a Vy laskavě zhodnoťte, zda je jejich současná úroveň ve Vašem městě (obci) dostatečná nebo nedostatečná.

Opatření hodnotíte jako:	dostatečná	nedostatečná	nevím
a - zřízení cyklistických komunikací	1	2	3
b - dopravní značení tras pro cyklisty	1	2	3
c - kvalita povrchu vozovek (hladký, neklouzavý povrch)	1	2	3
d - cykloturistické značení pro cyklisty	1	2	3



- 8) Co, podle Vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy? (Zakroužkujte nejvíce 4 odpovědi.)
- nevyužití poloprázdných chodníků či cest pro chodce i pro cyklisty 1
 - obava z nehody a zranění a tím špatný pocit z jízdy na kole v důsledku:
 - = velké hustoty automobilového provozu, při níž není cyklistická doprava vedena v samostatných pružích nebo po samostatných (vymezených) stezkách 2
 - = nerespektování cyklistů řidiči pro bezohlednost motoristů 3
 - = bezohlednosti či nepozornosti chodců a z toho plynoucího nebezpečí srážky s nimi 4
 - = vlastní nejistoty cyklistů z nedostatečné znalosti dopravních předpisů, stability či orientace 5
 - špatný pocit z jízdy v důsledku
 - = špatné kvality povrchu uličních vozovek 6
 - = vysoké znečištění ovzduší 7
 - velké výškové rozdíly v terénu 8
 - odmítavý postoj státu, městských zastupitelstev vůči rozvoji cyklistické dopravy 9
 - nedostatečně viditelné označení cyklistických tras 10
 - neúplné, nevyhovující dopravní předpisy zejména značky 11
 - nedostatečná propagace a osvěta spojené s rozvojem cyklistické dopravy 12



2 DOHLED NAD KVALITOU PROJEKTŮ A AKCÍ

Je nutné si nejprve uvědomit, že pod slovem projekt není myšleno jen infrastrukturní projekt, ale všechna opatření cyklistické politiky. Z tohoto úhlu pohledu město Ostrava nemá téměř co monitorovat. V tomto kontextu je tak hodnoceno toto opatření jako izolovaně – úroveň 2. Během projektů je kontrolován harmonogram a finance. Projekty tvoří součást akčního plánu a jsou seřazeny podle priorit.

Projekt BYPAD jinak navrhuje následující opatření:

- Existuje zde řídicí projektový team s jasně vymezenými úkoly pro každého člena.
- Samozřejmými složkami každého projektu jsou analýza současného stavu, definice měřitelných cílů, monitoring, hodnocení a dokumentace.

3 MONITORING CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Průzkumy (sčítání atd.) ve vztahu k cyklistice jsou většinou prováděny na hlavních trasách. Metoda BYPAD pak navrhuje zkvalitnění této metody a to formou systematického sčítání dat z celé sítě (stanovené dny, časy a místa sčítání).

Díky celostátní sčítání obyvatel České republiky se každých deset let provádějí reprezentativní dopravní průzkumy ve všech domácnostech. Naposledy se sčítání provádělo v roce 2001. Výsledky však doposud nejsou k dispozici.

3.1 INFORMACE ZPRACOVANÉ OLOMOUCKÝMI KOLAŘI

Proč sčítat cyklisty?

Sčítání cyklistů jsme se rozhodli udělat zjednodušeně řečeno proto, abychom se méně hádali, co se má udělat nejdříve a co počká. Je totiž podstatný rozdíl, jestli se má cyklostezka nebo cyklopruh postavit v místě, kudy denně projede 1500 cyklistů nebo 200 cyklistů. Pokud nejsou k dispozici výsledky sčítání, často se může stát, že i rozumní lidé energicky horují za postavení cyklostezky v místě, kde je podle jejich názoru nesmírně potřebná, přičemž se vzápětí ukáže, že si tudy jednou za půl roku zkracují cestu na ryby... To samozřejmě přeháním, ale ještě větší je pokušení politiků, kteří pak při rozhodování prosazují nevýznamnou trasu jen proto, že je v jejich v lepším případě v jejich volebním obvodu, v horším případě tudy jezdí se synem na výlet. Proto se snažíme mít každý svůj návrh dobře zdůvodněný. Kromě sčítání cyklistů děláme ze stejného důvodu i průzkum nehodovosti a snažíme se prosazovat zlepšení pro cyklisty tam, kudy jich projede nejvíce a kde jim současně hrozí nejvíce nehod. Vždy se nám samozřejmě nedaří prosadit přesně to, co považujeme za nejdůležitější, ale většinou už to není proto, že by naše argumenty politici či úředníci ignorovali. Stává se ale bohužel např. že vedení cyklostezky se nemůže vyhnout soukromému pozemku, který majitel odmítá prodat či pronajmout, a bez řešení tohoto problému nelze získat stavební povolení. V takovém případě nezbyvá než se dočasně se situací smířit. Údaje ze sčítání jsou užitečné i z jiného důvodu - máme díky opakovanému sčítání některých míst pěkné příklady přírůstku počtu cyklistů po zlepšení infrastruktury, příp. si můžeme v některých případech ověřit, zda byly úpravy navrženy tak, aby je cyklisté skutečně používali. To nám zase pomáhá při zdůvodňování dalších návrhů a při vysvětlování, proč chceme, aby úprava respektovala určité požadavky, i když se to nemusí líbit architektům nebo dopravním odborníkům.

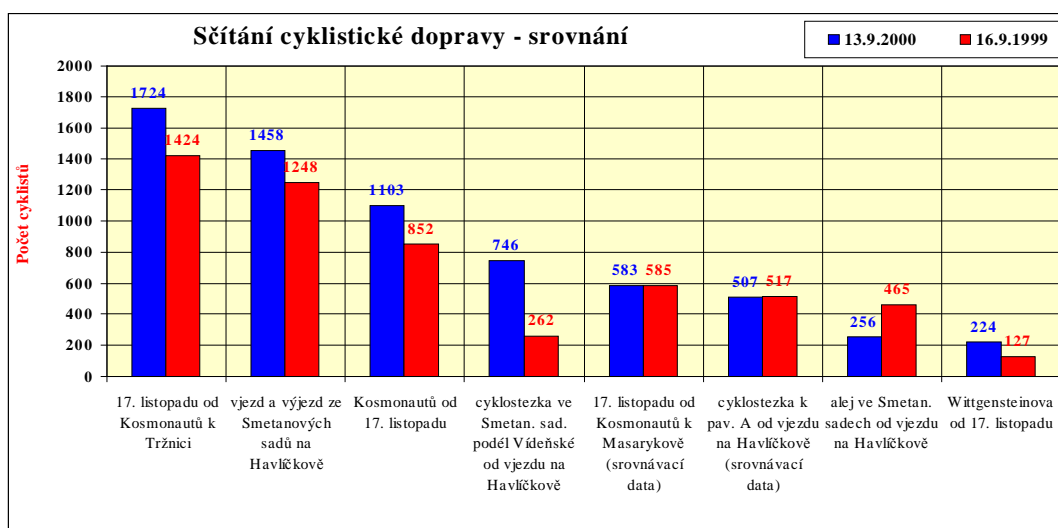
Jak sčítat cyklisty?

Sčítáním cyklistů se u nás nikdo nezabývá a ani v cizině neexistuje jednotná metodika. Snažili jsme se naše sčítání koncipovat tak, aby se z něho dalo získat co nejvíce užitečných informací. Pro konkrétní účel je samozřejmě možné náš přístup jakkoli zjednodušit či upravit. Vytipovali jsme podle svých zkušeností cyklisticky nejfrekventovanější křižovatky, navazující v určitých úsecích na sebe, a ručně připravili jejich schémata (viz ukázkové naskenované schéma). Sčítající osoba sleduje cyklistu přijíždějícího ke křižovatce a v okamžiku jeho opuštění křižovatky směrem, který si cyklista zvolí, zaznamená jeho průjezd čárkou do rámečku, spojeného se šipkou, odpovídající jeho průjezdu křižovatkou. Řečeno složitě a složitě může vypadat i uskutečnění v terénu, pokud křižovatkou projede současně několik cyklistů. To se na frekventovaných místech sice stává, ale podle našich zkušeností lze i při současném

průjezdu více cyklistů jejich pohyb zachytit s přiměřenou přesností. Pro získání dodatečné informace o "cyklistických špičkách" doporučujeme sčítací schéma navíc okopírovat tak, aby bylo možné průjezd cyklistů zaznamenávat zvlášť pro každou čtvrt hodinu nebo půlhodinu sčítání (podle frekventovanosti místa). Má to i praktický důvod - u frekventovaných míst by se jeden arch rychle zaplnil čárkami a stal by se nepřehledným.

Cyklisté sice jezdí celý den, ale pro získání dobrého obrázku o jejich pohybu určitou křížovatkou stačí podle našich zkušeností sčítat ráno od 5:30 do 9:00 a odpoledne od 14:00 do 19:00 (v letních měsících). Tento postup jsme zvolili i z úsporných důvodů - abychom získali celkový obrázek, sčítali jsme mnoho míst, a aby byly výsledky srovnatelné, bylo potřeba tato místa sčítat ve stejnou dobu. Na sčítání jsme si proto najímali studenty Slovanského gymnázia (odměna 50,- Kč/hod před zdaněním). Prostředky na jejich výplatu jsme získali v letech 1999 a 2000 od Nadace VIA a v roce 2002 od Města Olomouce (viz též oddíl Jak získávat prostředky na činnost). Studenti byli díky pochopení vedení gymnázia v den sčítání uvolněni z výuky (příklad dopisu, oslovující ředitele zde, kladné rozhodnutí jsme samozřejmě pojistili ještě předchozí přímluvou spřízněného profesora). Několik dní před sčítáním jsme se setkali se studenty, předali jim sčítací archy a instrukce ke způsobu sčítání. V den sčítání jsme jednou dopoledne a jednou odpoledne objeli sčítací místa, abychom namátkově zkontrolovali přítomnost studentů a poradili s případnými problémy. Týden po sčítání jsme vybrali proti vyplacení odměny dílčí sčítací archy a arch s celkovým součtem, odevzdání dat v souboru pro Excel bylo honorováno dodatečnou padesátikorunou. Pro vyplacení odměny stačil podpis výplatní listiny s číslem občanského průkazu, studenti byli výslovně upozorněni, že částka nebyly předem zdaněna a pokud přesáhnou na podobných přívýdělcích hranici, stanovenou zákonem, musejí příjem přiznat a zdanit.

Výsledky našich sčítacích akcí jsou zveřejněny na jiném místě webu OKO. Příklad – Sčítání cyklistické dopravy po vybudování 1. etapy cyklistických komunikací.



4 DATA O BEZPEČNOSTI

4.1 PŘÍKLAD - OSTRAVA

Město Ostrava v této oblasti vykazuje výborných výsledků. Ze sledovaných opatření lze uvést následující:

- Je provedena analýza statistik silničních nehod, co se týká podílu cyklistů.
- Město samo monitoruje nehody.
- Statistiky nehodovosti zahrnují i okolnosti, geografické údaje a závažnost nehody.
- Vyhodnocování statistik je používáno pro uplatňování bezpečnostních opatření pro cyklisty.
- Data z výzkumu bezpečnosti jsou shromážděna ke konzultaci a jsou systematicky vedena a aktualizována. Statistická data jsou shromažďována před i po zavedení příslušných opatření (např. zlepšení infrastruktury).

4.2 INFORMACE ZPRACOVANÉ OLOMOUCKÝMI KOLAŘI

Proč dělat průzkum nehodovosti?

Důvody jsou prakticky stejné jako u sčítání cyklistů. Z našeho pohledu je nejlepší, když se investice do cyklistické infrastruktury zaměří na místa, kterými projede nejvíce cyklistů a která jsou také nejvíce nebezpečná. Mohou tak sice vznikat izolované stavby, což může oku některých politiků lahodit méně než velký dlouhý kus asfaltové stezky ve volné krajině, kterým se mohou před voliči pyšnit, ale rozdíl v účelnosti je zřejmý. Každodenní cyklisté více ocení, když se mohou vyhnout několika nebezpečným místům, i když se mezi nimi budou muset přesouvat ve společném prostoru s auty.

Jak dělat průzkum nehodovosti?

Ani v tomto případě neexistuje doporučená metodika. Přístup k údajům o nehodách cyklistů navíc závisí také na ochotě vedení místního Dopravního inspektorátu (DI). V Olomouci se podařilo díky dobré spolupráci s DI pořádit alespoň základní přehled z tzv. *knihy nehod*. Jde o evidenční knihu, do které se zaznamenávají chronologicky všechny nehody a ve které lze nalézt obecný údaj o místě nehody (název ulice nebo křižovatky), o účastnících nehody, o tom, kdo byl hlavním viníkem a o paragrafu, podle kterého byla nehoda posouzena (např. nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost apod.). V knize nehod nejsou uvedeny osobní údaje, ty lze nalézt až v protokolech o nehodě, na který kniha odkazuje. Získávání údajů o nehodách cyklistů z této knihy prakticky znamená procházení všech nehod a vypisování údajů o těch nehodách, kterých se účastnil cyklista. Vzniklý přehled nehod cyklistů samozřejmě není dokonalý, protože lokalizace nehody není přesná (pouze název ulice nebo křižovatky) a ani mechanismus nehody není přesně popsán. Ale v přehledu celého města se velmi dobře "vyloupnou" pro cyklisty nebezpečná místa. Ty jsme v Olomouci hodnotili jako úseky (ulice) nebo křižovatky, na kterých došlo v průběhu 10 let k více než třem nehodám s účastí cyklisty.

Jak zpracovat výsledky průzkumu?

Pokud získáte data z knihy nehod jako my, můžete se inspirovat naším přístupem. Nejdůležitějším výstupem našeho průzkumu nehodovosti je mapa města s vyznačením nebezpečných křižovatek a úseků (502 kB), včetně počtu nehod. Jasně ukáže, na která místa je potřeba se zaměřit, příp. které ucelené úseky a navazující křižovatky nás nejvíc pálí. Zajímavé jsou ale i další výstupy, které lze ze shromážděných dat vytěžit a použít jako argumenty. Z výšečového grafu zobrazujícího následky nehod např. vyplývá, že v Olomouci zemřel v průběhu posledních 5 let každý rok jeden cyklista a každý týden dojde v průměru ke dvěma nehodám cyklistů, jednou za měsíc končí nehoda těžkým zraněním. Oponent samozřejmě může namítnout, že cyklisté jsou neukáznění a za většinu nehod si mohou sami. Naš průzkum nehodovosti tento populární mýtus ovšem vyvrací. Ze sloupcového grafu zobrazujícího podíl viníků u různých typů nehod vyplývá, že většinu nehod, přesněji téměř 60 %, kterých se cyklisté účastnili a které eviduje Dopravní inspektorát, zavinili ostatní účastníci silničního provozu. Největší počet nehod je přitom způsoben nedáním přednosti v jízdě, kde ostatní účastníci silničního provozu dominují se 63 %. Dokonce v jízdě po nesprávné straně, která je cyklistům často vyčítána, je bilance vyrovnaná. Jedinou příčinou nehod, která u cyklistů výrazněji převažuje nad ostatními účastníky silničního provozu, je v české pivní kultuře bohužel alkohol. Na celkovém počtu nehod se tento ostudný hřích cyklistů ovšem podílí jen necelými 8 %.

Jak interpretovat a využít výsledky průzkumu?

Jak je možné, že řidiči, kteří jsou pro jízdu školeni, vedeni k zodpovědnosti a kteří se často dívají na cyklisty spatra jako na nezodpovědný obtížný hmyz, vedou smutnou statistiku? Vysvětlení je poměrně jednoduché - cyklisté sice nemají "papíry", ale mají pud sebezáchovy. Ten je u řidičů bohužel redukován díky bohatému oplechování jejich tělesné schránky. Zbývá pouze apel na zodpovědnost, který ovšem není tak hluboce podvědomě zakotvený jako pud sebezáchovy příp. právo silnějšího. Z našich dat proto jednoznačně vyplývá, že cyklisté mají být jako slabší účastníci silničního provozu všestranně hájeni, především světelnou signalizací na křižovatkách a zklidněním provozu (snížením rychlosti), které snižuje riziko vážných následků nehod. Z praktických výstupů průzkumu lze ještě zmínit, že k většině nehod dochází mezi 15. a 20. hodinou, v průběhu roku pak v červnu, červenci a srpnu. Možná proto, že v létě vyjíždí více "svátečních" cyklistů i řidičů.

Praktická argumentace při prosazování investic v místech, vykazujících velkou nehodovost cyklistů, je poměrně jednoduchá - na jedné straně nízké náklady na investice pro cyklisty, které v těchto místech prokazatelně chrání zdraví a životy slabších, na straně druhé vysoké investice do zlepšení infrastruktury pro auta. V konkrétních případech lze většinou přesvědčivě prokázat, že u investic pro auta jde především o zvýšení kapacity a zlepšení pohodlí, nikoli o zvýšení bezpečnosti, často dokonce nové investice v podmínkách našeho dopravního plánování bezpečnost snižují, protože naši dopravní inženýři obvykle nesledují nové poznatky v této oblasti ve vyspělých zemích.

4.2.1 Nehodovost v období 1990 - 1999

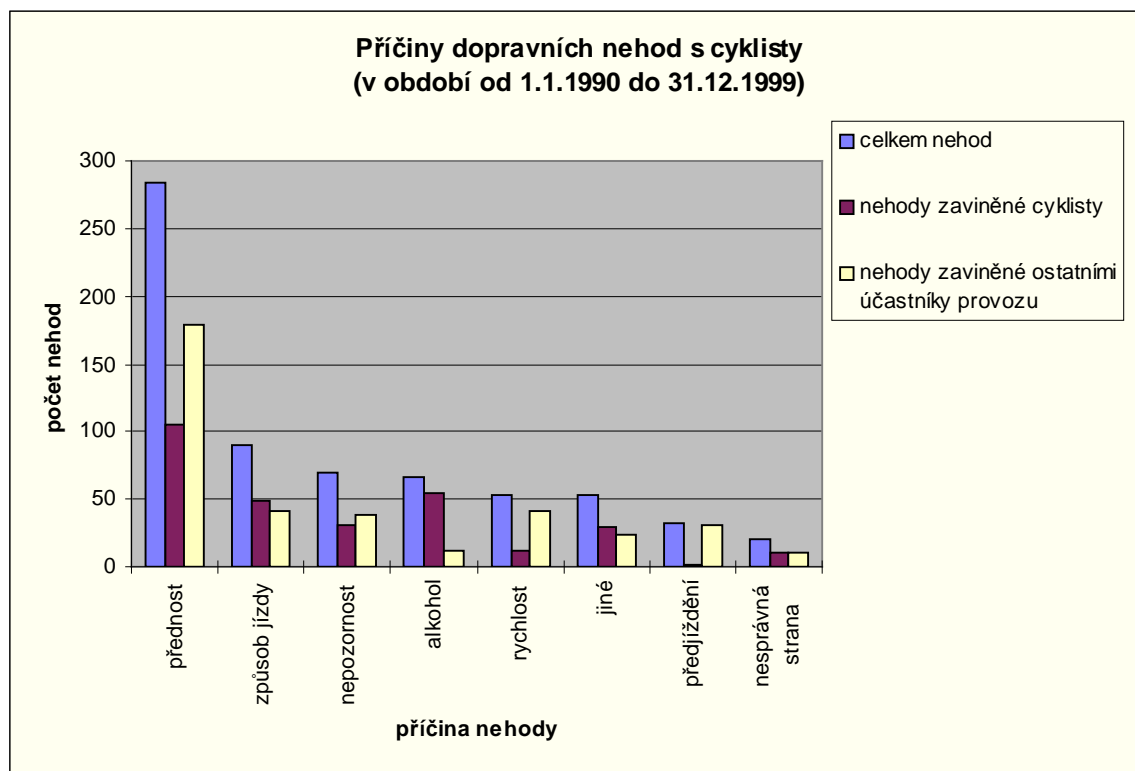
Tabulka - Nehodovost na vybraných křižovatkách.

exponovaná křižovatka	celkem nehod	původce nehody			
		cyklista		jiný účastník provozu	
		1990 - 1994	1995 - 1999	1990 - 1994	1995 - 1999
Velkomoravská x Schweitzerova	16	3	5	4	4
Velkomoravská x Rooseveltova	14	1	2	6	5
Bristol	13	1	0	9	3
Palackého x Krapkova x tř. Svornosti	11	1	1	3	6
Velkomoravská x Holická (nájezd)	9	-	1	-	8
Pražská x tř. Míru	9	2	1	3	3
Gorazdovo nám.	8	0	0	3	5
Palackého x Wellnerova	6	0	1	4	1
Tovární x Holická	6	2	0	3	1
Dobrovského x Na stělnici x Studentská	6	0	1	3	2
Lipenská x Rolsberská	6	0	4	2	0
Polská x Schweitzerova	5	0	2	3	0
Dobrovského x Dlouhá	5	0	1	3	1
Kmochova x Na vozovce	5	1	0	3	1
Havlíčková x tř. Spojenců x Vídeňská	4	1	0	3	0
Dobrovského x Komenského	4	0	0	3	1
součet	127	12	19	55	41

Tabulka - Nehodovost na vybraných úsecích

exponovaný úsek	celkem nehod	původce nehody			
		cyklista		jiný účastník	
		1990 - 1994	1995 - 1999	1990 - 1994	1995 - 1999
Novosadská + Rooseveltova	27	7	7	5	8
Velkomoravská	21	3	5	7	6
Tovární	20	6	2	7	5
Přerovská + Rolsberská	19	3	3	6	7
Masarykova	18	6	0	8	4
tř. Svobody	17	2	4	3	8
tř. Svornosti	17	2	3	7	5
Pavlovická + Chválkovická	15	2	3	8	2
Hodolanská	15	4	3	5	3
Schweitzerova	15	1	5	4	5
Foersterova	15	4	2	3	6
Holická	14	5	1	3	5
Na vozovce	13	6	3	2	2
Studentská + Hynaisova	11	4	2	0	5
Hraniční	11	2	2	2	5
Dobrovského	10	1	1	7	0
Havlíčková	10	2	1	4	3
Dlouhá	9	2	0	3	4
Pražská	8	3	5	0	0
součet	285	65	52	84	83

Graf – Nehodovost cyklistů v období 1990 - 1999



Graf – Nehodovost cyklistů v roce 2000

