

Cyklistika pro města



DELEGACE EVROPSKÉ KOMISE
V ČESKÉ REPUBLICE

Informace pro zástupce měst a obcí

Cycling: the way ahead for towns and cities?

Autoři: J. Dekoster, U. Schoellaert

Spoluautoři: C. Bochu (DG – Environment), M. Lepelletier (DG – Transport and Energy), M. C. Coppieters (ECF)

Lucemburk: Kancelář pro úřední publikace Evropských společenství, 2000

© European Communities, 2000

Reprodukce je povolena s uvedením zdroje.

Fotografie z EU jsou převzaty z nabídky na www.europa.eu.int

Fotografie na str. 43, 45, 47 a 72 jsou z archivu OSV MŽP

Poděkování za zapůjčené fotografie a další materiály:

Jakubu Kašparovi z Ekolistu, Praha (s. 13)

Jaroslavu Martínkovi z Centra dopravního výzkumu, Olomouc (většina fotografií z ČR)

Janu Fidlerovi z Centra pro regionální rozvoj ČR, Praha

Poštovní a webové adresy, telefonní, faxová a e-mailová spojení

(včetně údajů o České republice) jsou aktuální k datu předání této publikace do tisku (15. srpna 2002).

Překlad: Delegace Evropské komise v Praze

Odborná spolupráce: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc

© Ministerstvo životního prostředí, 2002

Illustrations © Kateřina Bittmanová, 2002

ISBN 80-7212-197-9

Předmluva

Každý den nás evropská města přesvědčují, že omezit používání automobilů je nejen žádoucí, ale také možné. Amsterdam, Barcelona, Brémy, Edinburg, Kodaň, Ferrara, Štýrský Hradec a Štrasburk uplatňují hmotné pobídky ve prospěch veřejné dopravy, společného využívání aut a ve prospěch cyklistiky. Zároveň zavádějí restriktivní opatření pro používání automobilů v městských centrech. Tato opatření nebrzdí hospodářský růst, ani neomezují přístupnost nákupních center – naopak je podporují, protože vycházejí z poznání, že neomezené používání aut k cestování jednotlivců je dnes už v rozporu s možnostmi mobility občanů.

Přístup těchto měst je plně v souladu s mezinárodními závazky Evropské unie z hlediska snižování emisí plynů působících skleníkový efekt a s evropskou legislativou týkající se kvality ovzduší. V příslušné legislativě se stanoví, že je třeba na místní úrovni uskutečnit plány na zlepšení kvality ovzduší ve městech a zajistit informovanost občanů, dojde-li k většímu znečištění. Už několik let se sleduje a hlásí stav ozónu. V příštích letech se bude stále větším zájmem sledovat, jak se v městech (a následně i ve velkých firmách) organizují dopravní systémy, a to především v souvislosti s tím, že Komise bude každoročně zveřejňovat seznam lokalit, kde ovzduší nespĺňuje přijatelné kvalitativní normy.

V této souvislosti jsem se rozhodla k neobvyklému kroku: oslovuji přímo Vás, volené osobnosti, kterým bylo svěřeno rozhodování ve městech. Tato příručka, nazvaná *Cyklistika pro města*, vychází z myšlenky, že největším nepřítelem pro jízdní kolo ve městech nejsou auta, ale dlouho přetrvávající předsudky. Příručka tedy uvádí na pravou míru některé předsudky spojované s používáním bicyklu jako



Romano Prodi,
předseda Evropské
komise (vlevo)



Margot Wallströmová,
evropská komisařka
pro životní prostředí

běžného dopravního prostředku v městském prostředí. Navrhují se zde také určitá jednoduchá, nenákladná a populární opatření, která lze ihned uplatnit. Je to bezesporu náročný úkol, ale musíme především učinit první krok. Používání jízdního kola je sice volbou, o které si rozhoduje každý jednatel sám, ale k tomu je třeba nastartovat proces, ve kterém Vaše město bude ve svých opatřeních dále rozvíjet iniciativy a zvyky svých spoluobčanů a naváže na jejich snahu o ozdravení městského prostředí.

Sama Evropská komise se nadále snaží působit na své pracovníky, aby svým jednáním přispívali k omezení případných negativních dopadů činnosti Komise na městské prostředí v Bruselu. Cyklistické spolky v Bruselu v roce 1998 vyhodnotily Evropskou komisi jako instituci, která nejučinněji podporuje používání jízdních kol mezi svými zaměstnanci.

Doufám, že se Vám tato brožura bude líbit stejně jako mně a že Vás povzbudí k okamžité realizaci jejich hlavních doporučení, která se dosud ve Vašem městě neuplatňovala.

Margot Wallströmová, *evropská komisařka pro životní prostředí*

Obsah



Proč jízdní kolo? (12)

Je velmi pravděpodobné, že možnosti uplatnění cyklistiky ve vašem městě jsou mnohem větší, než ukazují předpovědi vycházející ze současné situace. I když dosud možná není pro vaše spoluobčany běžné denně jezdit na kole, přesto platí, že jde o způsob dopravy, který může sehrát důležitou roli v řízení mobility obyvatel města. Proč města, která mají podobné podmínky, jaké jsou u vás, už na tuto výzvu reagovala? Určili jste kolu nějakou roli v plánech na zvýšení kvality života ve vašem městě a na zvýšení přitažlivosti veřejné dopravy?



Nové postoje (20)

Jízda na kole, volnost, zdraví a dobrá nálada, to jsou pojmy, které se k sobě navzájem dobře hodí. Kolo všude navozuje stejnou představu volnosti a veselí a je vítané ve všech zemích Evropské unie. Opravdu dochází ke změně postojů ve prospěch řešení mobility, při kterém se bere ohled na městské prostředí?



Nové příklady měst se vstřícným vztahem k cyklistice (26)

V jistém okamžiku historie v mnoha našich zemích bylo kolo dopravním prostředkem par excellence. Od severu až k jihu Evropy na všech cestách a stezkách byl bicykl pánem. Ale co dnes? Jezdí se na kole i jinde než v Nizozemsku a Dánsku? Jezdí se na kole jen v zemích, kde po většinu roku převládají mírné a suché povětrnostní podmínky? V kterých městech se dnes uplatňuje nový přístup k mobilitě obyvatel?



Bezpečnost: odpovědnost (34)

Cyklistice musíme přičíst k dobru blahodárny účinek na zdravotní stav a na kvalitu života. Silně je u ní však vnímán záporný rys, kterým je riziko havárií. Každá politika na podporu cyklistiky musí zajišťovat i minimalizaci rizik pro cyklisty. Jak toho dosáhnout? Jsou cyklistické stezky vždy synonymem bezpečí? Jak vyplývá ze zkušeností z mnoha měst, lze při dodržování určitých pravidel zaručit bezpečnost cyklistů i na běžných městských vozovkách. Jak?



Odvaha k přerozdělení prostoru a prostředků (42)

Když byla městská centra přebudována pro pěší provoz, zcela přirozeně si sem našli cestu i cyklisté. A tak se objevují všude, kde auta přestala zabírat všechny prostor. Avšak tam, kde se rozhoduje mezi volným místem pro auta a volným místem pro cyklisty, je prosazení cyklistických zájmů často velice obtížné a zdoluhavé. Jak rozhodnout mezi poptávkou po zařízeních pro cyklisty a „požadavky“ automobilového provozu? Jaká omezení si můžeme dovolit vůči jednomu způsobu dopravy, abychom mohli dát šanci i druhému?



Co je třeba vědět (48)

Počet potenciálních cyklistů je velký. Jsou-li totiž pro cyklistiku zajištěny alespoň minimální příznivé podmínky, jezdí na kole rád téměř každý. Lidé většinou na jízdu na kole zapomenou, a proto pro ně může být překvapivým zjištěním, že dojíždět za denními záležitostmi na kole může být efektivní i příjemné. K přemýšlení o cyklistice slouží následující vodítka: Jaký je vztah mezi projíždkami pro radost a každodenními jízdami na kole?

Jaké další složky (kromě zmíněných dvou, tj. rekreačních a denních jízd) tvoří „procyklistickou“ politiku? Co taková politika bude stát? Co musíme vědět, abychom mohli udělat první, správné kroky?



Ostatní vám pomohou (54)

Nejste sami, koho zajímá politika na podporu cyklistiky. V několika zemích existuje síť cyklistických měst. Téměř každoročně se konají kongresy nebo konference, na nichž se scházejí lidé se zkušenostmi a znalostmi, které by vám mohly být užitečné. Kam se mají směřovat zdroje? Jak nejlépe využít synergických efektů? Dokumentace, která je k dispozici, se značně rozrostla. Tituly, které zde uvádíme, jsou jen stručným seznamem publikací, které lze nejnáze využít, protože na malé ploše soustřeďují velké množství informací.



Jak začít (66)

S čím byste měli začít nejdříve? Jedním z prvních kroků by mělo být vytvoření funkce cyklistického referenta nebo koordinátora. Jaké by měli tito lidé plnit úkoly? Co budou ke své práci potřebovat (včetně finančního rozpočtu)?



Úvod

Nová sféra odpovědnosti za prostředí ve městech

Vy jako volení představitelé měst a obcí odpovídáte za zajištění dobrých podmínek pro cestování do zaměstnání, do školy, za nákupy, za kulturu, sportem a zábavou. Vhodné dopravní podmínky je třeba také zaručit pro rozvoj firem, služeb a živností. Při zajišťování této tzv. mobility obyvatel musíte brát v úvahu také požadavky na udržení zdravého životního prostředí.

Mnozí motoristé, kteří vyžadují „právo na mobilitu“, si tento pojem pletou s „právem jezdit autem bez ohledu na podmínky“. Chtějí, aby automobil byl všeobecně vnímán jako „dokonalý a nenahraditelný“ dopravní prostředek. Ve skutečnosti auto tyto potřeby neplní a určitý počet domácností ve městech auto ani nevlastní. Někteří lidé nemohou řídit auto ze zdravotních důvodů, další ani nemají řidičský průkaz.

Z hlediska společných potřeb městských obyvatel lze problémy způsobované lehkomyšlným používáním aut považovat za velmi vážné. Automobily mají zčásti na svědomí nevhodné využití městského prostoru, jsou náročné na spotřebu a jsou také zátěží pro životní prostředí. Znečištění ohrožuje nejenom historické památky, ale také – a především – zdraví obyvatel, které je ohrožováno jednak cizorodými látkami z ovzduší, jednak hlukem z aut. Daň, měřená lidskými i ekonomickými hodnotami, kterou lidé platí za dopravní nehody, sice klesá, přesto však je stále enormní a navíc se ani příliš nebere na



vědomí. Hospodářské ztráty působené dopravními zácpami dosáhly kritických rozměrů.

Automobil je obětí vlastního úspěchu

Ve městech jsou kulturní, vzdělávací, sociální a politické infrastruktury a zařízení nejlépe dostupné. Tato dostupnost však musí být co

„Mobilita, kterou spojujeme s používáním aut, nyní splývá s apokalyptickými obrazy měst, kde se všechen pohyb zastavil“

„83 % Evropanů souhlasí s tím, aby hromadná doprava ve městech měla přednost před soukromými automobily“

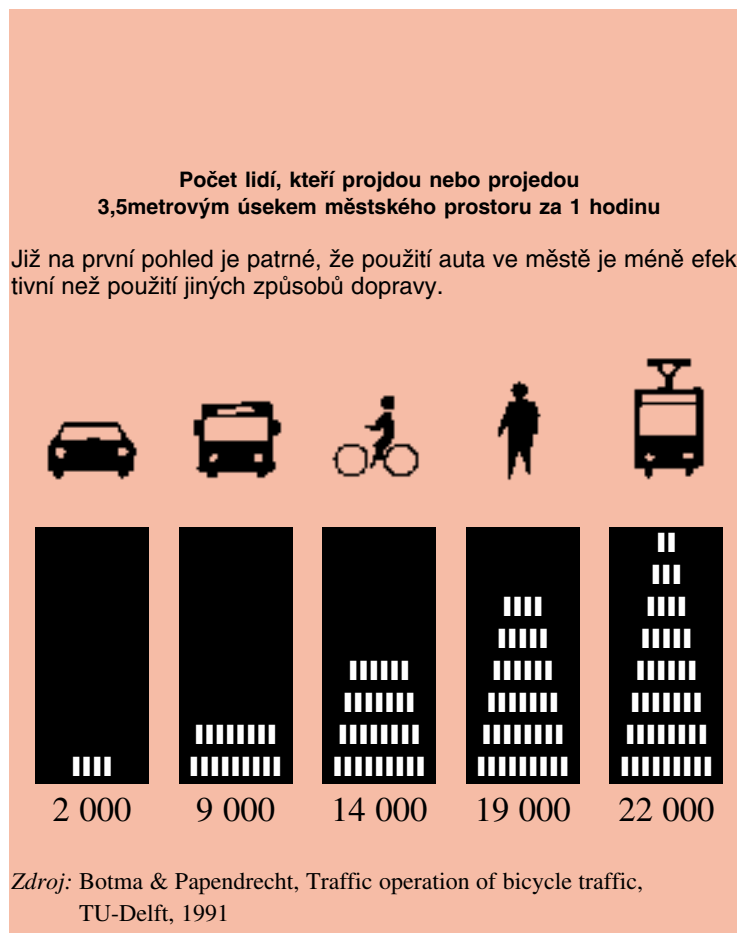
nejlépe zajištěna pro všechny při respektování společného zájmu. Mělo se za to, že požadavek dostupnosti infrastruktury jak pro občany ve městech, tak pro obyvatele ostatních oblastí a míst, bude splňovat automobil. Zjišťujeme ale, že úspěch automobilů má bumerangový efekt: miliony hodin přijdou nazmar při čekání v dopravních zácpách. Mobilita, kterou jsme si spojovali s používáním automobilů k soukromým účelům, nám nyní splývá s apokalyptickými obrazy měst, kde se všechen pohyb zastavil.

Pro zachování dostupnosti hlavních center zájmu a činnosti ve městech a zachování mobility samotných automobilů je nutné omezit jejich používání. S tímto názorem souhlasí mnoho obyvatel zemí Evropy.

Již v roce 1991 výsledky průzkumu veřejného mínění (průzkum provedla Mezinárodní unie veřejné dopravy IUPT na reprezentativním vzorku 1000 obyvatel z každého členského státu Evropské unie) ukázaly, že v průměru 83 % dotázaných souhlasí, aby veřejná

doprava měla ve městech přednost před soukromými automobily. Podobné průzkumy na místní úrovni (např. nedávná šetření ve Francii) tyto poznatky potvrzují.

Každodenní situace na magistrále v Praze



Města a auta

Používání aut ve městech se může úspěšně snížit tam, kde města budou uplatňovat opatření na podporu cyklistiky v kombinaci s podporou veřejné dopravy. Lidé budou mít přibližně stejný celkový počet aut, ale jejich používání se v porovnání s ostatními městy celkově sníží.

Motoristy tedy lze přesvědčit, aby pravidelně jezdili na kole, i když si nadále ponechají rodinný vůz. Těm, kdo se v autech vozili, ale sami neřídili, poskytnete kolo samostatnost.

Po technických úpravách z poslední doby se moderní kolo stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Kola neznečišťují prostředí, jsou tichá, hospodárná, nenápadná a dostupná všem členům rodiny. Na kratší vzdálenosti (do 5 km) jsou rychlejší a jejich rychlost zvláště oceníme, pomyslíme-li na dopravní zácpy. Jízdy do 3 km tvoří v Evropě více než 30 % všech jízd autem a cesty do 5 km dokonce 50%! Můžeme k nim tedy místo automobilu snadno použít kolo. To nám dokáže stejně dobře splnit značnou část požadavků na naše pojíždky a zároveň umožní přímo přispět ke snahám omezit dopravní zácpy. Nemůžeme si



„Veřejná doprava není jedinou alternativou“

dovolit ignorovat potenciální možnosti cyklistiky – ať jde o denní cesty do školy nebo do práce (40 % veškerých jízd), nebo o jízdy za jinými cíli (60 % jízd tvoří cesty za nákupy, službami, zábavou, společenskými činnostmi atd.)

Evropané chtějí něco jiného

Z uvedeného průzkumu vyplývá poznatek, který jsme dosud vůbec nepředpokládali: 73 % všech Evropanů si myslí, že používání jízdních kol by mělo být ve městech oproti automobilům zvýhodněno. Na jízdní kola tedy lidé pohlížejí přinejmenším stejně příznivě jako na jiné způsoby individuální dopravy.

Jak už bylo řečeno, tyto výsledky se shodují s výsledky získanými na místní úrovni. Navíc místní šetření potvrzují, že voliči a jejich volení zástupci sice v otázkách zajištění mobility ve městech a s tím spojených změn dopravní koncepce zastávají shodná stanoviska, ale navzájem to o sobě nevědí. Volení zástupci se obávají, že budou-li změněnou koncepcí dopravy vehementněji zastávat, setkají se s masivním odporem. Voliči si naopak myslí, že jejich zástupci se nechtějí řídit veřejným míněním, které si takovou změnu dopravní koncepce přeje.

Proč je to tak? Nátlakové skupiny stranicí autům jsou sice v menšině, ale jsou dobře organizované a velice aktivní. Zastupitelstva, která na jejich protesty nedbají, mohou rychle získat podporu obyvatel, a to i těch, kteří zprvu byli proti. Například majitelé obchodů v centru města Freiburgu v Německu se zpočátku stavěli proti přeměně městského centra na pěší zónu, ale nyní všichni podporují politiku vyjádřenou heslem „Auta jsou ve městě jen trpěna“.

Jak se cyklistice bude ve vašem městě dařit?

Mnohé studie ukazují, že volba cyklistiky jako způsobu dopravy závisí na subjektivních faktorech jako jsou: společenská přijatelnost, pocit bezpečí, uznávání kola za dopravní prostředek i pro dospělé atd. Stejnou měrou se však uplatňují i objektivní faktory: topografie terénu, podnebí, rychlost a bezpečnost provozu a praktické aspekty. Z objektivních negativních faktorů má odrazující účinek pouze větší počet strmých stoupání, častý silný vítr, intenzivní srážky a velká horka. Nízká intenzita cyklistiky (5 až 10 %) je dosažitelná ve většině evropských měst. Ve městech s 50 až 500 tisíci obyvateli, kde jsou příznivé geografické a klimatické podmínky a kde se uplatňuje všeobecná koncepce městské mobility, lze zcela reálně počítat s dosažením 20 až 25% podílem používání kol.*)

Iniciativa Evropské komise

Za léta 1990 až 1999 poklesly emise CO₂ ve všech odvětvích s výjimkou dopravy, kde naopak o 15 % vzrostly, a to hlavně působením automobilů. Auta se používají čím dál víc – to ale neplatí o těch městech, kde dokázali zvládnout problém mobility obyvatel. Evropská unie se zaměřuje na označování soukromých automobilů podle množství CO₂, které ten který vůz produkuje. Zároveň se v Unii připravuje daňová politika na podporu dalšího výraznějšího snižování

**) V nejúspěšnějších „cyklistických“ městech tato hodnota přesahuje 30 % (např. v Groningenu, v Delftu a Münsteru).*

emisí CO₂. Byly uzavřeny dohody mezi Evropskou unií a výrobci automobilů o snížení počtu vozidel prodávaných v Evropě. To ale i při nejpříznivějším scénáři bude z celého snížení, ke kterému se EU zavázala v protokolu z Kjóta, představovat jen 15 % – a to nemluvíme o tom, že obtížná dopravní prostupnost zvyšuje spotřebu paliv (průměrná spotřeba se ve městech až zdvojnásobuje).

Pro oblast kvality ovzduší a vlivu na zdraví obyvatel už Evropská unie přijala směrnice k emisím různých znečišťujících látek.

Evropská unie také přijala rámcovou směrnici (96/62/ES, OJ L 296, 22. 11. 1996), podle které jsou města s více než 250 000 obyvateli (i jiná místa a regiony, kde byly zaznamenány problémy se znečištěním ovzduší) povinna informovat obyvatele o kvalitě ovzduší a přijmout plány na zlepšení situace z hlediska snižování výskytu celkem 13 znečišťujících látek. Dojde-li k překročení určitých stanovených limitů, jsou města oprávněna dočasně pozastavit dopravní provoz. V navazujících směrnicích se specifikují přípustné hodnoty znečišťujících látek. Příkladem je návrh doplňující směrnice o benzenu, která má během krátké doby omezit koncentraci tohoto polutantu na 5 µg/m³.

Evropský regionální úřad Světové zdravotnické organizace připravil Chartu o dopravě, životním prostředí a zdraví, která následně byla podepsána v červnu 1999 v Londýně. Pro dopravu jsou zde stanoveny jak cíle, tak strategie jak těchto cílů dosáhnout.

Po těchto opatřeních brzy následovaly závazky OSN. Pětatřicet zemí, které se zúčastnily regionální konference Evropské hospodářské komise (EHK) při OSN, podepsalo v listopadu 1997 Deklaraci o dopravě a životním prostředí a akční program, kde se cyklistika uvádí jako alternativní způsob dopravy na krátké vzdálenosti.

Evropský regionální úřad Světové zdravotnické organizace připravuje Chartu o dopravě, životním prostředí a zdraví, kde jsou stanoveny kvantitativní cíle pro dopravu a strategie jejich dosažení.

Zpřísnily se také předpisy o omezení hluku. Doprava soukromými automobily je totiž ve městech velkým zdrojem hluku, který poškozují duševní i fyzické zdraví obyvatel.

Správným směrem se vydali autoři zákona přijatého v roce 1996 ve Francii. Zákon potvrzuje právo na kvalitní ovzduší a na tomto základě prosazuje cyklistiku jako součást plánů dopravní mobility ve městech. Při každé renovaci nebo výstavbě městských průjezdních komunikací se musí od 1. ledna 1998 také pamatovat na cyklisty. Navíc všechny městské aglomerace ve Francii, které mají více než 100 000 obyvatel, musely přijmout plán městské mobility. Podle tohoto zákona se do 1. ledna 1999 měl omezit městský dopravní provoz, který je zdrojem znečištění ovzduší. Dále se stanoví, že v celé Francii se od 1. ledna 2000 má monitorovat kvalita ovzduší.

„Hluk poškozují duševní i fyzické zdraví“



České Budějovice:
příklad cyklistické stezky

Iniciativa České republiky

V ČR byl v roce 2002 přijat nový zákon o ochraně ovzduší č. 86/2002 Sb., zajišťující plný soulad s požadavky EU, které jsou v této oblasti tvořeny rámcovou směrnicí 96/62/ES o kvalitě ovzduší a na ni navazujícími předpisy o jednotlivých látkách znečišťujících ovzduší. Další předpisy upravují regulaci a omezování emisí ze zdrojů znečišťování ovzduší.

V červnu 2002 vláda ČR schválila Nařízení vlády ze dne 3. 7. 2002, kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší. Toto Nařízení přebírá Rámcovou směrnicí 96/62/EC a po jeho schválení a vydání ve Sbírce zákonů ČR platí v ČR stejné imisní limity a postupy hodnocení a řízení kvality ovzduší, jaké platí ve členských státech EU. Výše uvedené Nařízení vlády vyžaduje splnění stanovených limitů kvality ovzduší (nebo imisních limitů). Předepisuje také předběžné hodnocení kvality ovzduší v ČR, na jehož základě pak budou vybrané zóny, které je nesplňují. Pro tyto zóny je stanovený dlouhodobý plán, do roku 2005 musí i zde být dosaženo stanovených imisních limitů a budou pro ně vypracovány programy zlepšení kvality ovzduší.

Dále v ČR platí směrnice č. 81/2001 EC o emisních stropcích (tím se myslí maximální množství daných emisí, které musí stát splnit). Pro každý stát v EU je stanoven emisní strop (hodnoty jsou uvedeny v Göteborgském protokolu). ČR zatím emisní stropy stanovené nemá a po přijetí do EU a po jejich stanovení bude muset vypracovat Národní program snižování emisí.

Zdroj: MŽP



PROČ JÍZDNÍ KOLO?



Praha:
otevření cyklostezky Na Slupi

v řízení mobility obyvatel města. Proč města, která mají podobné podmínky, jaké jsou u vás, už na tuto výzvu reagovala? Určili jste kolu nějakou roli v plánech na zvýšení kvality života ve vašem městě a na zvýšení přitažlivosti veřejné dopravy?

Jaké výhody pro obec cyklistika slibuje?

Kompletní seznam předpokládaných nebo prokázaných výhod, které cyklistika přináší, nebyl nikdy pořízen, zde uvedeme alespoň několik příkladů:

- ❑ hospodářský přínos (snížení podílu, který je v rodinných

Šance pro města. Automobily (ať tradiční či elektromobily) a kola musí při zajišťování budoucí mobility v městském provozu být rovnocennými partnery



Je velmi pravděpodobné, že možnosti uplatnění cyklistiky ve vašem městě jsou mnohem větší, než ukazují předpovědi vycházející ze současné situace. I když dosud možná není pro vaše spoluobčany běžné denně jezdit na kole, přesto platí, že jde o způsob dopravy, který může sehrát důležitou roli

rozpočtech určen na provoz automobilů, snížení počtu pracovních hodin zameškaných čekáním v dopravních zácpách, snížení nákladů na zdravotnictví v důsledku vyšší fyzické aktivity obyvatel),

- ❑ politicko-ekonomický přínos (menší energetická závislost, úspora neobnovitelných zdrojů),
- ❑ sociální pokrok (větší samostatnost jednotlivců a větší fyzická dostupnost veškerých institucí a zařízení jak pro mladší občany, tak pro seniory),
- ❑ ekologické důsledky (s odlišením místních krátkodobých efektů – hledisko okolního prostředí – a místně nerozlišených dlouhodobých efektů – hledisko ekologické rovnováhy).

Potíž je s kvantifikací výhod cyklistiky pro obec (především hospodářských a sociálních efektů). Faktory, které jsou zde ve hře, jsou početné a složité. U některých neexistuje spolehlivý model pro výpočet úspor, které cyklistika přináší.

Každá cesta, kterou podnikneme na kole, nám ušetří mnoho peněz a má řadu dalších výhod jak pro jednotlivce, tak pro město jako takové.

Cyklistika:

- ❑ nemá negativní vliv na kvalitu života ve městě (žádný hluk, žádné znečištění ovzduší),
- ❑ přispívá k ochraně památek a zeleně,
- ❑ zabírá méně prostoru (jak při pohybu, tak při parkování), takže pomáhá hospodárněji využít povrchové plochy měst,



- ❑ méně opotřebovává silniční síť a snižuje potřebu výstavby nové dopravní infrastruktury,
- ❑ zvyšuje atraktivitu městských center (prodejny, kultura, rekreační činnosti, společenský život),
- ❑ snižuje hospodářské ztráty působené dopravními zácpami, jejichž výskyt se působením cyklistiky zmenšuje,
- ❑ zlepšuje průchodnost pro motorová vozidla,
- ❑ přispívá ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy,
- ❑ zlepšuje přístupnost typických městských služeb pro všechny obyvatele (včetně dospívajících a mladých dospělých),
- ❑ cyklistům na krátkých a středních vzdálenostech ušetří mnoho času,
- ❑ při každodenním používání kol mohou lidé zjistit, že vlastně druhé auto v domácnosti ani nepotřebují. Tím si uvolní prostředky v rodinném rozpočtu na jiné účely, atd.

Přínosy pro správu měst

Výhody cyklistiky pro městskou společnost jsou spojeny především s kvalitou života, s kvalitou životního prostředí a s dlouhodobými úspory, jejichž dosažení cyklistika umožňuje. Patří sem:

- ❑ Volnější dopravní cesty a snazší dopravní přístupnost vzhledem k menšímu počtu aut (dojíždějící motoristé používají kolo místo auta). Dále sem patří také nepřímé uvolnění dopravních cest (veřejná doprava je přitažlivější – nabízí možnost kombinace s použitím kola. Investice do veřejné dopravy se stávají rentabilnějšími).

- ❑ Větší plynulost provozu a z toho vyplývající nižší znečištění ovzduší.
- ❑ Úspornější využití prostoru (na vozovkách a v místech pro parkování) a tím i menší potřeba investic do cest. Města získávají možnost jiného využití veřejných ploch ke zvýšení atraktivity svých center (pro ubytování a pro obchod, pro kulturní vyžití a zábavní aktivity); snížení potřeby investic a dalších nákladů pocitů firmy (parkování) i veřejné úřady (parkoviště, údržba, nová infrastruktura atd.).
- ❑ Všeobecné zvýšení kvality života ve městech (menší znečištění ovzduší, menší hluk, uvolnění veřejných prostranství, bezpečnost dětí). Zvýšení atraktivity bydlení – především pro rodiny.
- ❑ Zpomalení chátrání historických památek; tím se snižují náklady na údržbu (například při méně častém čištění).

Ze všech těchto informací jasně vyplývá, že cyklistice je třeba věnovat nejen pozornost, ale také finanční prostředky, které si zaslouží.

Příklad pozitivních vlivů

V rakouském Štýrském Hradci vypočetali, jaký dopad na omezení dopravního provozu by měla změna v poměru jednotlivých způsobů dopravy používaných k cestování.

Tab. 1 ukazuje, jak by používání soukromých automobilů snížené o jednu třetinu pozitivně ovlivnilo různé ukazatele v oblasti životního prostředí. Nižší počet vozidel na silnicích povede k menším dopravním zácpám a při nižších rychlostních limitech (s plynulejším provozem) se omezí znečištění životního prostředí.



Hodnocení hospodářského dopadu

Některé příznivé efekty cyklistiky hodnotily městské instituce v Groningenu (199 tis. obyvatel) v Nizozemsku.

Na dopravě z domova do práce a zpět v Groningenu v letech 1987-88 se jízda na kole podílela z 50 % a jízda automobilem z 22 %. Autor dovádí argumentaci do absurdního extrému a hodnotí negativní dopad hypotetické situace, kdy cesty na kole tvoří v Groningenu (nizozemské město se 168 tis. obyvateli) jen 5 % všech jízd do práce (přitom autor předpokládá, že 33 % cyklistů by přešlo na jízdy autem, což by vedlo k desetiprocentnímu nárůstu cest autem za celý jeden průměrný den).

Iniciativa České republiky





ČR ratifikovala vládním usnesením ČR č. 06 ze dne 12. 7. 2000 naplňování Charty o dopravě, zdraví a životním prostředí. Naplňováním Charty bylo pověřeno Ministerstvo dopravy a spojů. Bod 4. B této Charty hovoří o tvorbě strategie k podpoře rozvoje cyklistické dopravy. Zpracováním Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR bylo pověřeno Centrum dopravního výzkumu. Cyklistická doprava se musí řešit na místní úrovni, společně s ostatními druhy doprav. Role státu bude především v rovině koordinační, metodické a výchovné, kdy při výběru projektů budou upřednostňovány záměry měst, které mají prokazatelně lepší cyklistickou politiku.


Více informací na www.cdv.cz

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc

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

Základ = 100 (soukromý automobil bez katalyzátoru)

						
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

* = 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 2 – Možné zlepšení v porovnání s rokem 1984 na základě studie o potenciálních přínosech odklonu od soukromých aut a příklonu k jiným způsobům dopravy

Odhad vlivu koncepce preferující jízdní kola ve Štýrském Hradci v Rakousku (252 000 obyvatel)

uvolnění ulic, kde se již netvoří zácpy	30 %
snížení emisí oxidu dusičitého (NO ₂)	56 %
snížení znečištění ovzduší z provozu motorových vozidel (všech typů)	25 %
snížení spotřeby benzínu (pouze osobní automobily)	25 %
snížení emisí oxidu uhelnatého (CO)	36 %
snížení počtu osob s potížemi v důsledku hlukového znečištění	9 %
snížení emisí organických sloučenin uhlíku a vodíku (pouze soukromé vozy)	37 %



Tabulka 3 – Výpočet úspor, které v Groningenu umožňuje cyklistika při cestách z domova do práce

Autor vycházel z hypotetického předpokladu, že podíl cest autem z domova do práce nebude 22 %, nýbrž 37 % (s tím, že třetina cyklistů nebude používat kolo a do práce bude jezdit autem). Většinu nákladů, které jsou zde uvedeny, by nesly domácnosti, které by tak přišly o část disponibilních příjmů.

Ukazatel	základ pro hodnocení nákladů	roční náklady [EUR]
znečištění ovzduší	dodatečné náklady; náklady na katalyzátory	220 000
	dodatečné náklady za bezolovnatý benzin	25 000
hluk	daň za hluk; vybíraná přírůžkou k ceně paliv	10 000
infrastruktury	poplatky za místa pro parkování	3 100 000
spotřeba energie	průměrná spotřeba	400 000
dopravní zácpy	zvýšená spotřeba při nerovnoměrném provozu (zácpy v trvání 5 minut v průměru na 1 automobil)	485 000
umrtvení zdrojů	prostředky na výrobu dalších 150 aut (v přepočtu na rok)	160 000





Tabulka 4 – Počty kilometrů najeté na kole v Evropské unii: celkem 70 miliard km ročně

	Belgie	Dánsko	Německo	Řecko	Španělsko	Francie	Irsko	Itálie	Lucembursko	Nizozemí	Rakousko	Potugalsko	Finsko	Švédsko	V. Británie
Prodej kol (r.1996) [tis. ks]	425	415	4600	240	610	2257	120	1550	20	1358	630	380	230	420	2100
Počet kol v zemi [mil. ks]	5	5	72	6	9	21	1	25	0,178	16	3	2,5	3	4	17
Počet kol na 1000 obyvatel	495	980	900	200	231	367	250	440	430	1010	381	253	596	463	294
Používání kol podle statistik agentury Eurobarometr v roce 1991															
<i>počítají se jen osoby ve věku 15 let a vyšším; Rakousko, Finsko, Švédsko nejsou uvedeny, protože v tu dobu nebyly členy EU</i>															
Pravidelné ježdění (alespoň jednou až dvakrát týdně) [%]	28,9	50,1	33,2	7,5	4,4	8,1	17,2	13,9	4,1	65,8	—	2,6	—	—	13,6
Příležitostné ježdění (alespoň jednou až třikrát měsíčně) [%]	7,0	8,0	10,9	1,8	3,9	6,3	4,0	6,8	9,7	7,2	—	2,8	—	—	0,8
Celkem cyklistů jezdících alespoň 1-3krát týdně [tis.]	2947	2489	29 585	779	2613	6584	553	9900	44	9031	—	430	—	—	6727
Používání kol vyjádřené v kilometrech (rok 1995, za celkový počet obyvatel včetně osob mladších patnácti let)															
Počet kilometrů na jednoho obyvatele za rok	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81

Vypočítány byly jen některé náklady:

- ❑ Náklady na daň za hluk přičtené k ceně každého litru paliva a určené na dotování konstruktivních opatření pro boj proti hluku.
- ❑ Náklady na zvýšení spotřeby energie (palivo pro uskutečnění cest, energie, potřebná k vyrobení dalších přibližně 15 tisíc aut (bez započtení energie vyplývaného v dopravních zácpách).
- ❑ Náklady na částečné vyčištění výfukových plynů s použitím třicestného katalyzátoru.
- ❑ Náklady na parkování aut, která se dočasně nepoužívají: prostor na parkování doma a poblíž pracoviště, celkem přibližně 22 hektarů. Výpočet nákladů na parkování vycházel z ročního průměru parkovného, které vybírá město, tj. 240 EUR. Nejsou započteny náklady na případné nové dopravní infrastruktury nebo náklady na případnou častější obnovu povrchu vozovek.

Zdroj: Eurobarometer 1991 (UITP); Požadavky na dopravu u dopravních prostředků, které se nesledují v mezinárodních statistikách, 1997, GŘ VII/UITP/ECF



Co cyklistika přináší obyvatelům a co soukromému sektoru?

Nepotlačovat individuální volby

Je logické, že by se veřejné správa měla přinejmenším snažit nediskriminovat jeden způsob dopravy ve vztahu k ostatním. Mělo by být zcela normální, aby vedle automobilů a veřejné dopravy měla ve městech své místo i cyklistika. Minimálním požadavkem by tedy mělo být, aby se cyklistice v poměrném vyjádření věnovalo stejně velké úsilí jako ostatním druhům dopravních prostředků a aby se přitom přihlíželo k potenciálním možnostem každého ze způsobů dopravy a také k nákladům na budování a údržbu zařízení, kterých je ke každému způsobu dopravy zapotřebí. Dosud přehlížený dopravní prostředek – věnuje-li se mu náležitá pozornost – získá nové zastánce. Nesmíme zapomínat, že v úsilí o minimalizaci negativního působení aut na životní prostředí ve městě mohou kola být spojencem veřejné dopravy. U obou těchto způsobů dopravy je třeba nejen zvýšit jejich konkurenceschopnost, ale také posílit vzájemnou vazbu: cyklistika a veřejná doprava se musí efektivně doplňovat. A hlavně jde o to, vytvořit podmínky, aby bylo možno kola bezpečně odložit na zastávkách veřejné dopravy a bez problémů s nimi nastoupit do veřejných dopravních prostředků.



Amsterdam:
Cyklisté nakupují při každé návštěvě
méně zboží, ale přijíždějí častěji a
pravidelněji než motoristé.



Přínosy pro firmy

Příliš velký dopravní provoz firmám škodí – ztěžuje přístupnost dodavatelům i návštěvníkům. Obtížná dopravní prostupnost samozřejmě působí časové ztráty při zásobování obchodů a hlavně při dojíždění zaměstnanců do práce. Podle výpočtů Konfederace britského průmyslu působí obtížná dopravní prostupnost v londýnské oblasti enormní časové ztráty ve výrobě a tyto ztráty lze v přepočtu vyčíslit na více než 10 miliard EUR ročně.

V současné době je na území ČR vyznačeno celkem 17,5 tis. km značených cyklistických stezek a tras. Každým rokem se tato síť rozšiřuje o jeden až dva tisíce km. V současné době Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s Klubem českých turistů a Svazem měst a obcí usiluje o to, aby se aktivita komunální sféry zaměřila na propojení dálkových cyklotras v regionech. Stezky jsou proto budovány nejen podél řek a vodních toků, ale vedou i městy a obcemi, kde cyklisté využívají jak stravovací služby, tak ubytování. Vyhledávané jsou dálkové cyklotrasy v evropském systému EuroVelo, které se na území ČR budují ve spolupráci s příslušnými kraji.

Zdroj: Moderní obec, roč. 2002



Kola a nákupy

To, že prosperují hlavně ty obchody, které jsou dobře dostupné autem, nemusí být zdaleka pravdivé. Značně se podceňuje, co pro obchody a nákupní střediska znamenají zákazníci přijíždějící veřejnou dopravou nebo na kole i ti, kteří přijdou pěšky. Zrovna tak se naopak podceňuje škodlivý dopad, kterým se na městském prostředí projevuje budování velkých supermarketů s tisíci míst pro parkování na okrajích měst.

V německém Münsteru byl proveden průzkum veřejného mínění, který přinesl překvapující poznatky. Průzkum se týkal tří supermarketů a velkých potravinářských samoobsluh a jednoho obchodního domu, který kromě potravin prodával i jiné zboží (oděvy, módní konfekci, luxusní zboží atd.). Ukázalo se, že:

- ❑ Motoristé nejsou lepší zákazníci než cyklisté, pěší kupující nebo ti, kteří přijíždějí veřejnou dopravou. Pro některé kategorie zboží jsou cyklisté jako zákazníci dokonce oceňováni výše. Cyklisté nakupují při každé návštěvě méně zboží, ale přijíždějí častěji a pravidelněji (v průměru jedenáctkrát za měsíc oproti sedmi návštěvám motoristů).
- ❑ V obchodech v městských oblastech jsou motoristé v menšině (25 až 40 % kupujících – záleží na tom, zda je všední den nebo sobota).
- ❑ Jen necelých 25 % motoristů odchází z nákupu s dvěma nebo více taškami (cyklistů s dvěma nebo více taškami je 17 %). Znamená to, že tři čtvrtiny motoristů nevezou nic, co by jim mohlo vadit při použití jiného dopravního prostředku.

- ❑ Při daných vzdálenostech do míst, kam motoristé odvázejí nákupy, a při daných množstvích nakoupeného zboží lze z výsledků průzkumu vyvodit závěr, že značná část motoristů by se ve skutečnosti při nákupu obešla bez auta.

Dobrá ekonomická stav obchodního podniku souvisí s kvalitou životního prostředí. V Berlíně po zavedení omezené rychlosti (30 km/h) mimo hlavní tahy bylo zaznamenáno oživení pohybů uvnitř městských čtvrtí. Toto zvýšení mobility někde dosáhlo až 40 % (tj. až o 40 % více cest mezi obchody a domovem).

V podobném průzkumu ve Štrasburku bylo zjištěno, že když se otevřela pěší zóna a zároveň bylo městské centrum uzavřeno pro průjezdni dopravu, došlo k 30% zvýšení návštěvnosti v jinak nezměněné nákupní části centra.

V jiném průzkumu, který byl proveden mezi 1200 spotřebiteli v Bernu, byla vypočtena průměrná roční hodnota poměru mezi hodnotou nákupů a plochou parkoviště, kterou využili jednotliví návštěvníci. Zjistilo se přitom, že rentabilita využití parkovacích ploch byla nejvyšší u cyklistů - ti utratili v přepočtu na 1 m² parkovací plochy 7500 EUR, zatímco motoristé jen 6625 EUR.

Liberec:
příklad nově vybudované
společné stezky pro pěší
a cyklisty





NOVÉ POSTOJE

Jízda na kole, volnost, zdraví a dobrá nálada, to jsou pojmy, které se k sobě navzájem dobře hodí. Kolo všude navozuje stejnou představu volnosti a veselí a je vítané ve všech zemích Evropské unie. Opravdu dochází ke změně postojů ve prospěch řešení mobility, při kterém se bere ohled na městské prostředí?



Tabulka 5 – Co se čeká od podpory cyklistiky ve městech

Cyklistiku lze oživit pouze tehdy, když si kolo koupí více lidí. Většina lidí si kolo koupí, když se od městské rady dočká určitých ujištění a náznaků, které v nich vzbudí nebo podpoří zájem o používání kol. Podle jednoho z průzkumů samotní cyklisté – ti kteří už na kole jezdí – čekají na vybudování městské vybavenosti pro cyklisty (58 % jich říká, že by na kole jezdili častěji, kdyby město bylo na cyklistiku lépe zařízeno).

vybavenost pro cyklisty; přístupová zařízení / zkratky / objíždky pro cyklisty	70 %
omezení provozu motorových vozidel	28 %
hlídaná parkoviště pro kola	21 %
kampaně na podporu cyklistiky	11 %
možnost nájmu kol	8 %

Pizeň:
most pro pěší a cyklisty



Proč rozvoj cyklistiky stagnuje?

Na základě sledování cyklistických zvyků v Bruselu a podle studií prováděných ve Francii jako součást plánů mobility v městských oblastech (tyto studie se povinně provádějí podle legislativy o kvalitě ovzduší) je možné uvést, co potenciální cyklisté očekávají. Pak se také dají najít důvody obav z používání kol ve městech. Tím hlavním je, že chybí (nebo vymizela) městská vybavenost pro cyklistiku. Také zvýšený objem provozu motorových vozidel, nadměrná rychlost a nedostatek ohledů na cyklisty lidí odrazuje, nehledě na obavy z možné krádeže kola.

Mnozí lidé kolo mají a rádi by ho využívali k jízdám ve městě, ale za současného stavu si netroufají. Jestliže se budou prosazovat opatření s cílem řešit uvedené problémy a nedostatky, bude snazší povzbudit tyto cyklisty v rozhodování a přimět je, aby opět začali na kole jezdit. Větší úsilí však bude třeba vyvinout vůči další stejně velké potenciální skupině cyklistů, tj. vůči těm, kdo nikdy s ježděním na kole nepočítali. Ty se podaří přimět k cyklistice jen tehdy, budou-li k tomu povzbuzeni aktivní propagací založenou na informovanosti a na vytváření příznivého obrazu cyklistiky.



Jaký je názor veřejnosti

Ve všech evropských zemích je většina obyvatel – a někde značně převládající většina – přesvědčena, že existuje-li rozpor mezi potřebami cyklistů a motoristů, měl by se takový konflikt řešit ve prospěch cyklistů.

V praxi se takové striktní řešení požaduje málokdy. Opatření na podporu cyklistiky velmi často nejsou motoristům nijak na škodu. Snížení maximální povolené rychlosti například má jen mírný vliv na průměrnou rychlost, ba naopak přispívá k vyšší plynulosti dopravního provozu a snižuje rizika, kterým jsou vystaveni sami motoristé. Podobně otevřením jednosměrných ulic pro cyklisty nevzniká žádné objektivní nebezpečí – snad výjimečně tam, kde bude třeba instalovat prvky vybavenosti pro cyklisty – a nikterak se ani neomezuje normální cirkulace motorových vozidel.

Jak vyplývá ze zkušeností měst, která zavedla „protisměrné systémy“ v jednosměrných ulicích, je toto opatření velmi efektivní. Přispívá k získávání dalších zájemců o cyklistiku a zvyšuje i bezpečnost provozu. Speciální zařízení pro cyklisty se muselo vybudovat jen na některých křižovatkách. K seznámení motoristů s novou situací je nezbytně nutné uspořádat informační kampaň.

Zařízení pro cyklisty nevyžadují velký prostor

V městských oblastech je vhodné navrhovat zúžení příliš širokých vozovek, které umožňují jízdu vysokou rychlostí a chodcům ztěžují přecházení. Zúžením vozovek se uvolní prostor k instalaci zařízení pro cyklisty, aniž by tím utrpěl provoz motorových vozidel.

Standardní čtyřproudá vozovka. Rychlost provozu je vysoká a cesta je pro chodce při přecházení velmi nebezpečná.

Dvakrát dva pruhy o celkové šířce 9 m. Nákladní automobily nelze předjíždět. Jelikož nákladní automobily tvoří 5 až 10 % provozu, propustnost vozovky se sníží přibližně o totéž procento. Proti šířce standardní vozovky se ušetří 5 m, tj. 30 % prostoru.

Dvakrát dva pruhy o celkové šířce 10,4 m. Nákladní automobily se mohou navzájem předjíždět jen při snížené rychlosti. Proti šířce standardní vozovky se ušetří 3,6 m.

Zdroj: Le temps des rues (Lydia Bonanomi)





Tabulka 6 – Existuje-li v řízení dopravního provozu rozpor mezi potřebami cyklistů, chodců, veřejné dopravy a potřebami motoristů, měl by se takový konflikt řešit ve prospěch cyklistů, chodců, veřejné dopravy nebo motoristů?

Belgie	27,5	50,3	77,8	86,7	74,3
Dánsko	27,4	58,6	86,0	87,0	78,6
Německo	25,2	46,9	71,1	81,1	85,1
Řecko	20,2	51,3	71,5	85,4	85,7
Španělsko	27,3	39,0	66,3	88,9	90,5
Francie	23,1	46,1	69,2	81,2	75,8
Irsko	20,2	48,1	68,3	75,4	67,0
Itálie	49,4	29,0	78,4	89,5	89,5
Lucembursko	30,2	40,9	71,1	82,1	84,8
Nizozemsko	23,3	63,3	86,6	85,5	84,9
Portugalsko	20,5	34,3	54,8	86,4	90,1
Velká Británie	23,0	52,0	75,0	86,8	82,6
Evropská dvanáctka	29,0	44,1	73,1	85,1	83,8

jednoznačné zvýhodnění cyklistů
 zvýhodnění cyklistů
 celkem ve prospěch cyklistů
 celkem ve prospěch chodců
 celkem ve prospěch veřejné dopravy

Tabulka 7

Dopady provozu motorových vozidel v městském centru jsou...

Zhoršování kvality vzduchu v městských centrech je způsobováno...

		Celkem			Celkem
15,1	47,8	62,9	27,1	51,0	78,1
11,7	15,3	27,0	21,3	37,7	59,0
18,0	35,9	53,9	39,9	38,9	78,8
43,6	29,5	73,1	25,5	38,8	64,3
29,0	33,8	62,8	32,2	46,6	78,8
17,5	33,8	51,3	25,4	47,1	72,5
20,8	20,5	41,3	23,3	33,9	57,2
46,1	37,9	84,0	51,4	44,1	95,5
24,3	46,0	70,3	29,6	45,0	74,6
17,9	39,9	57,8	19,7	50,3	70,0
22,9	30,8	53,7	19,7	50,3	70,0
22,5	26,3	48,8	30,4	44,0	74,4
24,8	33,2	58,0	34,2	43,6	77,8

neúnosné
 těžko se s nimi lze vyrovnat
 zásadně automobilovým provozem
 převážně automobilovým provozem



Tabulka 8 – Co soudíte o tom, jak úřady zvládají celkové řízení dopravního provozu?

	uspokojivě	příliš strani autům	jsou příliš přísné k autům
Belgie	21,5	53,0	25,5
Dánsko	44,9	35,4	19,7
Německo	22,5	49,3	28,1
Řecko	21,9	54,3	23,8
Španělsko	28,4	50,6	21,0
Francie	32,5	47,1	17,7
Irsko	36,2	48,3	15,5
Itálie	16,0	56,7	27,3
Lucembursko	33,2	48,0	18,8
Nizozemsko	30,2	43,7	26,1
Portugalsko	36,3	46,2	17,5
Velká Británie	29,7	49,4	20,9
Evropská dvanáctka	26,9	49,5	23,6

Tabulka 9 – Efektivní řešení zaměřené na snížení intenzity dopravního provozu by mělo...

	striktně omezit přístup do centra	striktně omezit parkování v centru	vytvořit v centru více pěších zón
Belgie	69,1	45,7	82,6
Dánsko	84,2	68,8	61,2
Německo	75,0	67,6	73,7
Řecko	72,1	74,3	83,0
Španělsko	77,3	64,5	87,1
Francie	67,5	42,0	82,0
Irsko	79,8	83,7	82,8
Itálie	81,8	40,8	84,8
Lucembursko	75,2	77,8	76,3
Nizozemsko	77,0	55,1	76,5
Portugalsko	79,3	75,9	87,7
Velká Británie	79,4	69,2	83,2
Evropská dvanáctka	75,8	57,3	80,7



Závěry, vyplývající z tabulek 6 až 9:

- ❑ Převážná většina občanů volá po změnách ve prospěch způsobů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí.
- ❑ Auto je převážně vnímáno jako rušivý prvek. Z menšího znečištění ovzduší budou mít prospěch sami motoristé, vždyť uvnitř vozu bývá vzduch mnohem více znečištěn než venku.
- ❑ Už v r. 1991 bylo veřejné mínění připraveno přijmout jiný přístup k řešení mobility ve městech. S rostoucí intenzitou dopravního provozu tento trend sílí a přispívá k němu velká pozornost médií a rostoucí povědomí o ekologických a zdravotních otázkách.

Zdroj: Eurobarometer 1991 (Z každé země 1000 lidí. Není zahrnuto Rakousko, Finsko a Švédsko).

Občas je třeba pro ekologicky vhodné způsoby dopravy – zvláště pro cyklistiku – zajistit potřebné uznání vhodným politickým rozhodnutím.

I když se od automobilové lobby lze nadít bouřlivých reakcí, může být riskantnější ignorovat mlčící většinu, která se sice neprojevuje v nátlakových skupinách, ale svoje očekávání co do vyváženějšího řešení městské mobility nekompromisně vyjadřuje v průzkumech veřejného mínění, které jsou reprezentativním obrazem názorů všeho obyvatelstva.

Konkrétním měřením přijatelnosti opatření přijatých s cílem omezit používání aut se zabývalo několik průzkumů. Politici a technici jsou úzkostlivější než jiné skupiny (včetně motoristů) oslovené v těchto průzkumech – snad proto, že stejné nároky na městskou mobilitu, jaké

mají oni sami, předpokládají také u průměrného občana. Veřejnost je ale ve skutečnosti připravena přijmout změnu postojů veřejné správy, což vlastně znamená, že úřady jsou pozadu za míněním veřejnosti.

Dokonce i Britská automobilová asociace nyní považuje kolo za položku, kterou není radno ignorovat. Na základě průzkumu mezi svými členy (průzkum se prováděl pod názvem „Cyklomotoristé“) prohlásila asociace, že „cyklistika je ekologicky šetrný způsob dopravy a pro určitý typ jízd je vhodnou náhražkou za auto“.

Své postoje k používání aut dnes mění i představitelé hospodářských kruhů. Neušlo jim totiž, že města, kterým se podařilo zvládnout problém mobility, jsou pro investory i pro zaměstnance přitažlivější. Tak například předseda Konfederace britského průmyslu konstatoval, že Konfederace schvaluje iniciativu zaměřenou na využití rostoucího potenciálu cyklistiky a že k této iniciativě mohou hospodářské kruhy v součinnosti s ostatními činiteli přispět tím, že umožní a zajistí lepší cyklistickou dostupnost pracovišť.





NOVÉ PŘÍKLADY MĚST SE VSTRÍCNÝM VZTAHEM K CYKLISTICE

V mnoha historických údobích bylo kolo ve většině našich zemí dopravním prostředkem par excellence. Od severu až k jihu Evropy na všech cestách a stezkách byl bicykl pánem. Ale co dnes? Jezdí se na kole i jinde než v Nizozemsku a Dánsku? Jezdí se na kole jen v zemích, kde po většinu roku převládají mírné a suché povětrnostní podmínky a kde se lidé nemusejí bát severních větrů? V kterých městech se dnes uplatňuje nový přístup k mobilitě obyvatel?

Jezdí se na kole jen v rovinatých zemích?

Pomyslíme-li na intenzivní používání kol, vybaví se nám většinou dvě evropské země – Nizozemsko a Dánsko, a jen některá naše města s rovinatým terénem.

Kola se však pravidelně používají téměř všude v Evropě. Důvody menší obliby kol v jižních zemích souvisejí především s tím, jakou lidé mají představu o kole. Kolo se mnohde považuje za zastaralý dopravní prostředek, za hračku pro děti nebo za součást sportovní výbavy.

Koho by napadlo, že Parma v Itálii využívá cyklistiku stejně intenzivně jako Amsterdam? V tomto městě (176 tis. obyvatel) se 19 % obyvatel dopravuje na kole (v Amsterdamu, který má téměř milion obyvatel, je to 20 %). Ve Ferrare (140 tis. obyvatel) používá 31 % obyvatel kolo k jízdám z domova do práce a zpět.

Švédsko je chladná země. Přesto v tanním městě Västerås (115 tis. obyvatel) 33 % obyvatel jezdí denně na kole do práce. Zatímco



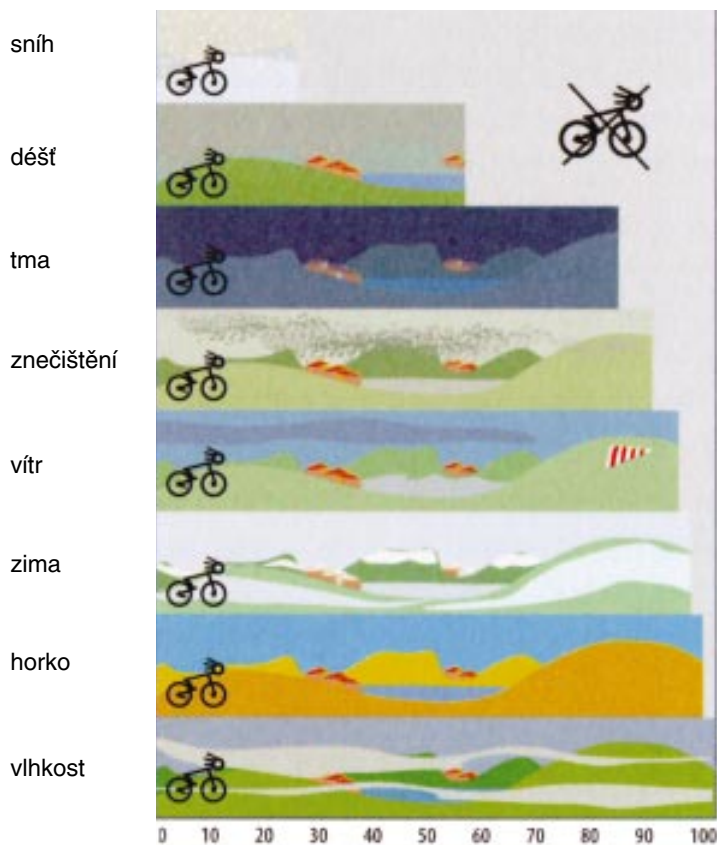
Prostějov

v jižních zemích je po určitou část roku cyklistice na překážku příliš velké horko, v zemích s mírným podnebím lze na kole jezdit v průběhu roku déle.

Švýcarsko není rovinatá země, ale v Basileji (230 tisíc obyvatel), která je vystavěna po obou březích oblouku řeky Rýna, 23 % obyvatel denně jezdí na kole do práce. V Bernu, kde značná část vozovek má stoupání 7 %, nebo jsou ještě strmější, se kolo používá pro 15 % jízd. Ve Velké Británii často prší, ale ve městě Cambridge se 100 tisíci obyvateli se přesto na kole uskutečňuje 27 % jízd.

Kola se mnohde používají tak často, jak to počasí dovolí (když právě neprší nebo nesněží – viz příklad Švédska). Vlastně existuje jen málo situací, kdy se kolo nedá použít. Nedá se jezdit v lijáku nebo v úmorném vedru. Ve městech se ale jezdí na krátké vzdálenosti a negativní vliv podmínek počasí zde může značně zmírnit vhodné oblečení a dobrá infrastruktura v cílových místech.

Kopce jsou dost závažnou překážkou pro nepříliš trénovaného cyklistu, jezdí-li na nevhodném kole starého typu ve městech s početnějšími a delšími stoupáními nad 5 %. Nicméně i v takových podmínkách lze cyklistiku rozvíjet, jak nás přesvědčuje příklad města Trondheimu



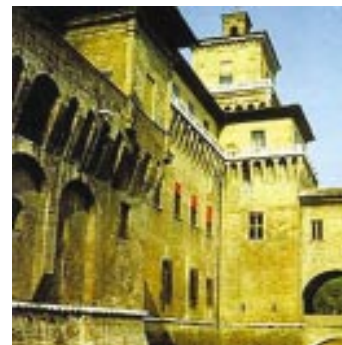
Vliv atmosférických podmínek na intenzitu využívání kol u dojížděcích. Od jízdy na kole silně odrazuje pouze sníh.

v Norsku, kde dosáhla intenzita používání kol osmi procent a byly zde jako v prvním místě na světě vybudovány cyklistické výtahy. A pokud jde o onu rovinatost Nizozemska a Dánska, nesmíme zapomínat, že tyto země jsou často bičovány silným větrem a že jízda proti silnému větru bývá velice namáhavá.*)

Ferrara

Ferrara má 140 tisíc obyvatel a 100 tisíc kol. Na kole se zde podniká přes 30 % všech jízd.

I tak se město snaží dosaženou úroveň udržet a dále zvyšovat a zároveň omezovat používání aut. Centrum (5 ha) tvoří pěší zóna, kam ale mají přístup i cyklisté. Další 50 ha plocha kolem tohoto jádra je přístupná pro motorová vozidla, ale jejich provoz je zde omezen četnými zákazy.



**) Ani Česká republika není rovinatá země, nicméně průzkumy finanční podpory cyklistické dopravy v českých městech ukazují, že reliéf krajiny není v tomto případě rozhodující. V současné době města, jako jsou např. Ústí nad Labem, Liberec, Žďár nad Sázavou či Jihlava, investují do cyklistické dopravy stejně tak jako typicky cyklistická města jako jsou Hradec Králové či Břeclav.*



Ferrara postupně rozšiřuje svoji cyklistickou síť i do hlavních dopravních tahů, zvyšuje počet obytných ulic, kde chodci a cyklisté mají přednost před automobilovým provozem, zpřístupnila cyklistům jednosměrné ulice v obou směrech a vylepšuje zařízení pro parkování kol (2500 parkovacích míst zdarma, 350 hlídaných míst a místa pro dalších 800 kol na nádraží).

Aby se v historickém centru chodcům lépe procházelo a cyklistům lépe jezdilo, byly staré nepohodlné kamenné kostky nahrazeny plochou kamennou dlažbou s díly o šířce 80 cm!

Ještě více cyklisté vítají převedení některých dalších ulic ve Ferrare na jednosměrný provoz ne proto, aby tudy lépe mohla jezdit auta nebo aby se zde lépe parkovalo, ale hlavně proto, aby se cyklistům dostalo více prostoru. Cílem zavedení jednosměrného provozu pro auta bylo vytvoření obousměrné cyklistické stezky. V jiných ulicích městská správa omezila provoz, aby se cyklisté mohli snáze pohybovat mezi auty, jejichž provoz nyní získal přísně lokální charakter.

Zelenou má rozvoj turistiky a zábavních aktivit. Pro cyklisty byla vybudována stezka v délce 163 kilometrů podél řeky Pádu a pořádají se cyklistické vyjíždky po Ferrare.

Díky rozvoji a popularitě cyklistiky se rozvíjí také místní ekonomika a drobné a střední podnikání, které zaměstnává technické pracovníky: ve městě se slušně uživí 31 opraven kol.

Bilbao a biskajský region

V biskajské provincii v Baskicku leží několik velkých měst a Bilbao je jedním z nich. V provincii se uskutečňuje projekt budování 200 km dlouhé sítě cyklistických stezek, která po dokončení propojí všechna

hlavní městská centra v provincii a navíc umožní i lepší vzájemné spojení menších měst a vesnic na těchto trasách.

Hlavním cílem je přispět ke zlepšování podmínek prostředí (snížením provozu aut) a kvality života (nabídkou infrastruktury pro využití volného času). Projekt ale také počítá s ekonomickými přínosy (z turistiky).

Síť se buduje v rámci plánu celkové územní struktury v provincii. Z plánu byly převzaty hlavní spojnice mezi propojovanými místy. V tomto duchu bylo vypracováno celkem devět itinerářů. Trasy zčásti vedou po vyřazených železničních tratích (50 km), ale využívají i různých stezek a místních asfaltovaných silnic (80 km), lesních a polních cest (40 km). V chybějících úsecích mají být vybudovány pěší chodníky v kombinaci s cyklotrasou (v délce přibližně 20 km). Trasy se staví především pro denní dojíždění (spojují totiž blízké aglomerace a zajišťují četná napojení na veřejnou dopravu); stejně dobře ale mohou sloužit k vycházkám a vyjíždkám ve volném čase.

Dublin

Jedenáct procent lidí, kteří chodí v Dublinu do práce, uvádí, že jejich hlavním dopravním prostředkem je kolo. Pět procent všech cest obstarávají na kole (což je jedna pětina stavu z roku 1960). K velkému snížení intenzity využívání jízdních kol došlo v letech 1987–91. Byl však stanoven plán, podle kterého se má používání kol zdvojnásobit a do deseti let se má podíl jízd na kole zvýšit na deset procent. Z provedené studie vyplynulo, že 18 % obyvatel města je připraveno se pravidelně věnovat cyklistice, budou-li pro jízdy na kole vytvořeny potřebné podmínky a zařízení. Navíc 16 % Dublinanů, kteří na



kole jezdí příležitostně, hodlá při zlepšení podmínek jezdit na kole častěji. Celkem 34 % obyvatel čeká od úřadů, že zavedou opatření ve prospěch cyklistiky.

Odbor, který má na Ministerstvu dopravy na starosti studium budoucího rozvoje městské mobility, provedl průzkum cyklistických tras ve městě. Obecným cílem průzkumu bylo zvýšit intenzitu využívání jízdních kol. Na politické úrovni byl získán souhlas s doporučeným ročním rozpočtem na tyto účely ve výši 3 mil. EUR. Na léta 1994–99 byl schválen rozpočet v celkové výši 18 mil. EUR. Od Evropské unie byla navíc zajištěna pomoc v rámci politiky soudržnosti. Město vytvořilo orgán, jehož úkolem je podporovat cyklistiku. Na jeho jednáních se pracovníci správy pravidelně setkávají se zástupci cyklistů. Byl vypracován pětiletý plán na vybudování cyklistických tras v celkové délce 120 km. V letech 1996–97 bylo dokončeno 50 km tras vhodných pro cyklistiku.

Dublin také hodlá na veřejných parkovištích pro automobily přeměnit 15 % parkovacích míst na místa pro odkládání kol. Dublin může navíc počítat s tím, že budování cyklistických zařízení a tras poslouží také

k dalšímu rozvoji cykloturistiky. Na letišti v Dublinu totiž ročně přilétá na 10 tisíc návštěvníků s jízdními koly a tento počet se každým rokem zvyšuje.

Kypr

Evropská Unie v rámci programu LIFE financuje studii o cyklistických stezkách v kyperských městech Nikósii, Larnace, Limassolu a Paphosu.

Obecným cílem je zde snížení tlaku automobilové dopravy a zlepšení kvality projížděk po ostrově i kvality života v uvedených městech.

Uskutečňuje se také program na podporu cyklistiky mezi veřejností, který je rozvržen na tříleté období (v jeho rámci se konají konference, debaty, jednání s nátlakovými skupinami atd.). Plánuje se také provedení dvou studií o vnímání cyklistiky v očích veřejnosti.

Rozpočet na celý projekt dosahuje celkové výše 330 tis. EUR a každé město do tohoto rozpočtu přispívá přibližně 18 tis. EUR.





První akcí projektu bylo vybudování cyklistické trasy v Nikósii a na akci se podíleli starostové všech zainteresovaných měst.

Freiburg

Freiburg v oblasti německého Schwarzwaldu postupně přeměnil svoje centrum na pěší zónu. Majitelé tamních obchodů byli zpočátku naprosto zásadně proti, ale svůj postoj radikálně změnili hned poté, co byla pro automobilový provoz uzavřena první ulice. Nakonec právě majitelé obchodů začali na úřady naléhat, aby zavádění pěších zón postupovalo rychleji. Podobná opatření zavedl i Štrasburk. Přístupnost pěších zón i pro cyklisty vedla v obou městech ke zvýšenému používání jízdních kol.

Ve Freiburgu byla koncepce cyklistiky přijata v roce 1976 (135 km cyklistických tras, investice v celkové výši 13 milionů EUR, nejvyšší povolená rychlost 30 km/h ve velké části města). Jejím hlavním východiskem bylo zavedení pěších zón a propracovaná celková koncepce městské mobility. Za léta 1976–92 se používání jízdních kol ve Freiburgu zdvojnásobilo a dnes na ně připadá 20 % všech usku- tečných cest.

Štrasburk

Ve Štrasburku se zároveň s propagací a podporou cyklistiky uzavíralo městské centrum pro automobilovou dopravu a znovu se zaváděly tramvaje. V období 1988–94 vzrostl podíl cest s použitím jízdních kol z 8 % na 12 %.

Jedním z pozoruhodných výsledků je celkové 33% zvýšení počtu jízd za nákupy do obchodů v centru, i když se celková prodejní plocha nezměnila. Podle nedáv- něho průzkumu si 63 % motoristů myslí, že auta ve městech už patří minulosti. A co je ještě povzbudi- vější, 80 % zdejších motoristů věří, že používání aut by se mělo omezit, aby se zvýšila dopravní průchodnost městských komunikací. Štrasburk má 77 km cyklistických tras a stezek, 12 km jedno- směrných ulic s omezeným provozem a 15 km vozovek, po kterých mohou jezdit i cyklisté. Pro cyklisty jsou také přístupné některé auto- busové trati.

Byl přijat celkový plán řízení jednotopého provozu spolu s tzv. cyk- listickou chartou (s ustanoveními o městských zařízeních pro cyk- listy, o kampani proti krádežím kol a o komunikacích). Cílem obou dokumentů je dosažení ambiciózního cíle, totiž 25% podílu cyklistiky na celkovém počtu jízd a pojížděk.



Ženeva

Ženeva má od roku 1987 cyklistickou koncepci s 13 cyklistickými trasami, které mají měřit celkem 100 km a vyžadají si investice ve výši 4 milionů EUR. Za deset let se podíl jízdních kol na celkovém počtu jízd zvýšil z 2 na 4 %. Roční nárůst odpovídá přibližně polovině procenta. Důkaz o prospěšnosti budování tras a zařízení pro cyklisty



Lze spatřovat v tom, že v lokalitách, kde cyklotrasy zatím nejsou, roste intenzita používání kol mnohem pomaleji.

V letech 1995–96 provedlo město propagační kampaň, která městskou pokladnu přišla na 100 tis. EUR. Každoročně vychází aktualizovaná verze mapy cyklistických tras.

Valonský region

Sever Belgie je baštou cyklistiky: z celkového počtu 5 milionů kol v Belgii jsou jich nejméně 4 miliony ve Flandrech. Valonský region se odhodlal k poněkud neobvyklé iniciativě, totiž k financování pilotní studie o síti cyklistických tras ve čtyřech velkých městech (v Lutychu, Charleroi, Namuru a Monsu) a v několika venkovských okresech.

Místní úřady v příslušných lokalitách tak dostaly vodítka a směr, kam by v příštích několika letech měly zaměřit své úsilí. V rámci projektu se samy mohou rozhodnout, zda budou cyklistické trasy budovat či ne. Na výstavbu cyklistických sítí bude přispívat region, který má dotovat práce na místní úrovni a odpovídat za řešení úprav na silnicích regionální úrovně, které budou cyklisté používat nebo které se budou křížovat s cyklistickými trasami.

Valonský region také pokročil v úpravě cyklistických stezek v trase vlečných tratí podél kanálů a řek a po nevyužívaných železničních tratích. Tyto stezky (budované v rámci projektu „RAVEL“ – autonomní síť pomalých tras) budou sice částečně moci sloužit i pro denní dojíždění, ale jejich hlavní využití bude spočívat ve vyjíždkách ve volném čase. Budou spojovat většinu velkých měst.

Cyklistika v českých městech

Ostrava

V Ostravě byl otevřen v roce 2000 stý kilometr cyklistických tras. Předpokládá se, že do r. 2010 by mělo být dokončeno všech 330 km plánovaných tras, problémem jsou přidělování finanční prostředky a potřeba velkých investic.

Z celkového množství cyklistických tras bylo asi 20 km vybudováno formou samostatných stezek pro cyklisty nebo společných (ať už dělených nebo nedělených) stezek pro pěší a cyklisty, pruhy na vozovce nebo vedení tras v obytné zóně se zde používají minimálně. Převážná většina tras je vedena po méně frekventovaných místních nebo účelových komunikacích, někdy i po silnicích.

Ve městě je vybudováno asi 15 cyklistických přejezdů. V pěti případech je vyústění cyklistické trasy do komunikace nebo křížení řešeno formou zpomalovacího prahu. Úschovny na kola fungují jak v rámci podniků, tak i u větších železničních stanic.

V rámci Sportovních zařízení města Ostravy je možno uschovat si kolo v areálu koupaliště a krytého bazénu. Úschovnami disponují i některá soukromá fitcentra nebo obdobná zařízení. Stojany na uza-



Ostrava:
Společná stezka pro pěší a cyklisty



mčení kol jsou běžné spíše v okrajových částech města, ale fungují i u některých supermarketů či obchodů na okraji centra nebo v sídlištích.

V posledních letech je z rozpočtu města každoročně přidělováno 5 milionů Kč na cykl. trasy, městské obvody pak přispívaly adekvátní částkou. Kromě příspěvku na budování tras v rámci výstavby supermarketů (Kaufland, Interspar) v loňském roce přispěl i stát na vybudování cyklistických stezek ve Svinově a Třebovicích.

Byla vybudována internetová mapa na serveru

<http://www.gisova.mmoccz/bike.htm> – kde lze nalézt aktuální údaje o realizovaných trasách ve městě. Aktuální údaje o realizovaných trasách ve městě jsou také na informačních stránkách odboru dopravy magistrátu města Ostravy.

Pardubice

Město Pardubice podporuje budování a rozšiřování sítě cyklistických stezek a tím přispívá ke snížení zátěží komunikací automobilovou dopravou, což je velmi účinný prostředek ekologizace dopravy docílený relativně nižšími náklady než u ostatních druhů dopravy.

Terénní podmínky území města samotného a poměrně příznivé klimatické podmínky jsou předpokladem pro masové používání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městě. Jízdní kolo je využívaným dopravním prostředkem pro každodenní cesty do zaměstnání a v letním období i pro rekreaci (dojízdka na zahrádky, příměstské lesy, Kunětická hora apod.). Nezanedbatelné jsou rovněž počty dojíždějících cyklistů ze sousedních měst a obcí do Pardubic.

Původně používaný generel cyklistické dopravy byl doplněn sítí

nových tras. Na tomto základě je řešena síť stezek a tras včetně širších vztahů. Jednou ze zásad návrhu je oddělení cyklistické dopravy od silně zatížených tras ostatní, zejména automobilové dopravy s cílem zvýšit bezpečnost cyklistů. Důvodem je mimo jiné i fakt, že historicky založené uliční profily nemají většinou dostatečnou šířku na umístění cyklistických pruhů v rámci komunikace a cyklistický provoz je pak účelnější vést jako sdružený s pěší dopravou nebo po souběžných méně zatížených komunikacích. Výčet vybudovaných městských úseků i úseků v přípravě je dokumentován v cyklistické mapě vydané Magistrátem města Pardubic, která slouží pro orientaci cyklistů i propagaci tohoto druhu dopravy.

Celková síť samostatných, ale i společných stezek s pěšími na území města Pardubic dosahuje k letošnímu roku cca 23 km.

Další česká města

Také města jako Třeboň, Hrádek nad Nisou, Loket a Opava mají zcela vyhovující systém značení pro cyklisty. Snahou je, aby schválené územní plány měst a obcí obsahovaly základní informace o vedení možných cyklistických stezek či cyklotras ve vazbě na okolní dálkové cyklotrasy, a to výše uvedená města splňují.

Kompletní profil 22 měst ČR je možno nalézt na: www.cdv.cz



Pardubice



BEZPEČNOST: ODPOVĚDNOST

Cyklistice musíme přičíst k dobru blahodárny účinek na zdravotní stav a na kvalitu života.

Silně je u ní však vnímán záporný rys, kterým je riziko havárií. Ale jak je tomu doopravdy?

Bylo prokázáno, že pro určité věkové skupiny představuje automobil celkově mnohem větší riziko než jízda na kole. Každá politika na podporu cyklistiky musí zajišťovat i minimalizaci rizik pro cyklisty. Jak toho dosáhnout?

Jsou cyklistické stezky vždy synonymem bezpečí? Jak vyplývá ze zkušeností z mnoha měst, lze při dodržování určitých pravidel zaručit bezpečnost cyklistů i na běžných městských vozovkách. Jak?

Prosazování cyklistiky je rozumná volba

Určitě platí, že podíl dopravních nehod, na nichž se podílejí cyklisté, je velký. Při porovnávání statistik a při uplatňování opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů však už vzniklo mnoho chyb.

Nebezpečí je relativní pojem

Bezpečnost je pro cyklisty reálným problémem stejně jako pro pěší. Cyklisté kličkující mezi auty, která většinou jedou mnohem rychleji, jsou vydáni na milost jejich řidičům.



Jedním ze způsobů zajištění bezpečnosti cyklistů je budování cyklistických stezek.
(Praha – porovnání stavu před budováním cyklostezky a po jejím dokončení)

Statistiky ale ukazují, že přijatý názor není správný. Jestliže například počítáme rizika podle věkových skupin a provedeme přiměřené statistické úpravy, zjistíme, že nejméně riskantní je jízda na kole pro dospělé ve věku od 18 do 50 let.

Jedno je neoddiskutovatelné – nejzranitelnější jsou mladí cyklisté, hlavně chlapi, kteří si řádně neosvojili pravidla. Jde o pravidla, jejichž cílem je držet na uzdě cyklistické nadšení dospívajících.





Tabulka 10 – Riziko dopravních nehod na milion kilometrů

Tento příklad pochází z nizozemských statistik (nezahrnují se jízdy po dálnicích, tvoří třetinu celkové vzdálenosti ujeté osobními automobily, protože na dálnicích je riziko nehod desetkrát menší než na ostatních komunikacích).^{*)}

věková skupina	motoristé (řidiči)	cyklisté
12 - 14	-	16,8
15 - 17	-	18,2
18 - 24	33,5	7,7
25 - 29	17,0	8,2
30 - 39	9,7	7,0
44 - 49	9,7	9,2
50 - 59	5,9	17,2
60 - 64	10,4	32,1
nad 64	39,9	79,1
celkem	20,8	21,0

*) Průměrné celkové riziko je zkrácené v neprospěch cyklistů, protože se na jejich straně počítá i s věkovou skupinou dětí, které jednoduše nemohou řídit auto, a navíc postrádají pozornost a zkušenost dospělých.

Je důležité si uvědomit, že lidé na mopedech a motocyklech podstupují větší riziko, protože cestují vyšší rychlostí, aniž by měli větší ochranné vybavení než cyklisté (přilba chrání pouze hlavu – a i tato ochrana je při větších rychlostech nedostatečná, zatímco ostatní části těla jsou vystaveny možným zraněním, která mohou být smrtelná nebo mohou mít vážné trvalé následky). Závažnost zranění roste s vyšší rychlostí jízdy.

Česká republika

Nejvyšší povolená rychlost na dané komunikaci je jedním z kritérií při volbě řešení cyklistické dopravy. Ta může být řešena v hlavními nebo přidruženém dopravním prostoru, a to buď integrovaně, nebo segregovaně s ostatní dopravou. Daná problematika je popsána v publikaci *Rozvoj cyklistické dopravy v ČR – II. díl (CDV, 2000)*. Státní fond dopravní infrastruktury každoročně poskytuje dotace na výstavbu cyklistických stezek. V roce 2002 tato dotace činila 38 milionů Kč (cca 1,3 mil. EUR).

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc

Ministerstvo pro místní rozvoj přispívá na značení cyklostezek a cyklotras ročně sedmi miliony Kč. Finanční náklady na výstavbu jednoho km cyklostezky se zpevněným povrchem jsou asi 1 mil. Kč. Kilometr cyklotrasy stojí do 3,5 do 5 tisíc Kč. Finanční podpora je poskytována i v rámci Programu obnovy venkova. Ročně je tak podpořeno více než 50 projektů částkou více než 30 mil. Kč.

Zdroj: Moderní obec, roč. 2002

„Cyklistické stezky jsou pro cyklisty symbolem bezpečí“



Je třeba zdůraznit, že cyklisty a ty, kdo jezdí na mopedech a motorocyklech, nelze navzájem nijak srovnávat a nikdy by se neměli všichni zahrnovat do jedné statistické kategorie uživatelů „jednostopých vozidel“.

Ze všech uživatelů silnic jsou samozřejmě nejlépe chráněni motoristé v autech. Znamenají však zároveň největší nebezpečí pro chodce a cyklisty. Hrozba, kterou motoristé představují vůči ostatním účastníkům silničního provozu, se exponenciálně zvyšuje s rostoucí rychlostí jízdy.

Vliv cyklistiky na zdravotní stav populace

Ve zprávě, kde se posuzují všechny formy tělesných cvičení, kterým se každý může pravidelně věnovat v rámci svého každodenního programu (chůze, běh, plavání a cyklistika), Britská lékařská asociace (BMA) vytýká úřadům, že nepodporují cyklistiku, a dokonce tvrdí, že vláda svou nečinností hazarduje se zdravím národa.

Zpráva vyvrací výmluvu, ke které se vládoucí kruhy často uchylují, že by totiž cyklistiku podporovaly, kdyby nebyla tak nebezpečná. Autoři zprávy dokazují, že příznivý vliv cyklistiky na zdraví obyvatelstva (pokud jezdíme pravidelně) víc než bohatě vyvažuje nevýhody cyklistiky (riziko nehod). Pro mnohé je jízda na kole jedinou možností, jak si denně trochu zacvičit, aniž by museli nějak násilně měnit běžné návyky. Lidé, kteří mají sedavé zaměstnání a ve volném čase nesportují, mohou být v pozdějším věku ohroženi kardiovaskulárními chorobami. Cyklistika je stejně prospěšná jako plavání, ale její denní

**Hradec Králové:
příklad cyklistické stezky**



provozování je snazší, protože nevyžaduje dodržování stanovených termínů a časů a protože zařízení pro její provozování (tj. cesty a silnice) existují všude a vyžadují případně jen malé úpravy. Když budeme každý den jezdit na kole alespoň 15 minut, prospěje to našemu nejen fyzickému, ale i duševnímu zdraví. A pokud jde o znečištění ovzduší, stačí si připomenout, že vzduch v autech je mnohem více znečištěn než venkovní vzduch, který dýchají cyklisté. Zpráva BMA prosazuje požadavky na rozšiřování sítí cyklistických stezek a parkovacích míst pro jízdní kola, na omezování hustoty provozu, snižování maximálních povolených rychlostí a na podporu informačních kampaní zaměřených na řidiče, kteří by k cyklistům měli být ohleduplnější.

Ve Washingtonu byl se skupinou 600 mužů a žen ve věku od 18 do 56 let proveden test, při němž sledované osoby alespoň čtyřikrát týdně ujely na kole nejméně 16 kilometrů (celkem tam i zpět). Všichni účastníci experimentu se těšili lepšímu fyzickému i psychickému zdraví než necyklisté. Problémy se srdcem se vyskytly jen ve 42,7 případech z tisíce oproti 84,7 případům u lidí, kteří na kole



nejezdili. Kardiovaskulární choroby patří v našich zemích k hlavním příčinám úmrtí. Stejně pozoruhodné snížení nemocnosti u cyklistů bylo pozorováno v případě výskytu vysokého krevního tlaku, chronického zánětu průdušek, astmatu, ortopedických potíží a onemocnění křečových žil na nohou. Ze studie také vyplývá, že mezi cyklisty je daleko více těch, kdo se cítí „spokojeni“ a „velmi spokojeni“ než mezi lidmi, kteří na kole nejezdí.

Tabulka 11 – Maximální hodnoty průměrných koncentrací znečišťujících látek, které při stejné cestě ve stejnou dobu vdechnou cyklisté a motoristé za 1 hodinu

Tato studie podobně jako několik dalších prokazuje, že motoristé jsou vystaveni velkým účinkům znečištění. I když přihlédneme k námaze cyklistů, kteří v průměru vydechují dvakrát až třikrát více vzduchu než motoristé, vyznívá porovnání ve prospěch cyklistů. Navíc lze vzít v úvahu, že tělesné cvičení posiluje odolnost vůči účinku škodlivin.

	cyklisté [m/m ³]	motoristé [m/m ³]
oxid uhelnatý (CO)	2 670	6 730
oxid dusičitý (NO ₂)	156	277
benzen	23	138
toluen	72	373
xylén	46	193

Zdroj: Dávky znečišťujících látek, kterým jsou v dopravním provozu vystaveni cyklisté, řidiči automobilů a chodci, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995

Studie provedená ve Velké Británii zjišťovala, že roste počet dětí, které nemají dostatek pohybu, protože je rodiče vozí do školy autem. Autoři studie zdůrazňují, že jestliže mladým lidem nevštípíme, že pravidelné tělesné cvičení je naprosto nezbytné, hrozí nám, že vytvoříme generace obézních lidí s křehkými kostmi. (The school run – Blessing or blight [Běhání do školy: je pro děti požehnáním nebo zkárou?] Child Health Monitoring Union, Institut pro zdraví dětí).

V České republice je dle údajů KHS Olomouc (2001) hlavní příčinou zdravotních potíží nemoc pohybového ústrojí (63,4 %). Choroby páteře a kloubů představují 71,4 % všech chorob české populace. Dané výsledky naznačují příčiny problémů – nedostatek pohybu.

Kombinování bezpečnostních opatření

Zajištění bezpečnosti cyklistů ve městě je základním předpokladem pro podporu cyklistiky jako každodenního způsobu dopravy. O nákupu kola dnes uvažuje velký počet lidí, ale všichni tito potenciální cyklisté zatím čekají, až jim místní úřady dají přesvědčivý signál, že „ježdění na kole je bezpečné a že se místní správa se stará, aby vše bylo tak, jak má být“.

Poměr bezpečnosti k rychlosti

Ve většině případů se cyklisté musí o cestu dělit s auty. Při řešení problematiky celkového řízení provozu je proto třeba vzít náležitě v úvahu potřeby jak cyklistů, tak motoristů.



Cesty jsou multifunkčním prostorem, o který se musí dělit všichni uživatelé. Snaha o zmírnění intenzity silničního provozu je logickým důsledkem úvahy o nutnosti přizpůsobit provoz automobilů tak, aby auta neomezovala ostatní účastníky provozu na komunikacích. Ti potřebují přechody pro chodce, obchodní zóny (obchody, kavárny atd.) a společenské prostory (hřiště pro děti, pěší zóny, kde se lidé mohou zastavit a hovořit spolu atd.). **Město a jeho komunikace musí především být prostorem pro život.**

Nižší rychlost, např. 30 km/h, je v souladu se všemi (četnými) funkcemi, které město má. Kupodivu při této rychlosti cesta netrvá o moc déle, než když auta mohou chvílemi maximálně zrychlit. Značně opadne hladina hluku. Motoristé mohou při nižší rychlosti lépe vnímat okolí, mohou pohotověji reagovat na neočekávané momenty, dopravní nehody jsou méně závažné a provoz je celkově klidnější. Zmírnění provozu má výrazně kladný vliv na způsob vnímání městského prostoru očima chodců a cyklistů (pomalý provoz je méně stresující než rychlý provoz).

Zklidnění provozu motorových vozidel má také výrazný vliv na bezpečnost provozu. K dopravním nehodám v 65 procentech případů dochází v městských aglomeracích. Existuje přímá vazba mezi rychlostí na jedné straně a rizikem dopravních nehod a jejich závažností na straně druhé. Mezi rychlostmi 30 km/h a 40 km/h je zdánlivě nevýznamný rozdíl, ale brzdná dráha se při tomto rozdílu prodlužuje z 13,5 na 20 metrů.

Jestliže se ve většině ulic nejvyšší povolená rychlost sníží na 30 km/h, pak se doba cesty autem, která při omezení na 50 km/h trvá 15 minut, prodlouží v průměru jen o 1 minutu.

Zorné pole řidiče při rychlosti 30 km/h a 50 km/h

V rychlosti 50 km/h musí řidič sledovat, co se děje před ním. Jeho zorné pole je úzké a každý chodec na straně cesty je do vzdálenosti 15 metrů pro řidiče „neviditelný“.

V rychlosti 30 km/h je řidičovo zorné pole širší – řidič je schopen zaregistrovat na silnici cyklistu a může adekvátně reagovat.





Tabulka 12 – Rychlost ve vztahu k riziku, jemuž je vystaven chodec nebo cyklista, který se objeví 15 metrů před vozidlem

Omezení rychlosti = záruka bezpečnosti.

Pro chodce nebo cyklistu může rozdíl mezi rychlostmi 30 km/h a 50 km/h být vzdáleností mezi životem a smrtí (nebo zranění s trvalými následky).

Jestliže se na všech vedlejších komunikacích nejvyšší povolená rychlost sníží na 30 km/h, pak se doba cesty autem, která při omezení na 50 km/h trvá 15 minut, prodlouží v průměru jen o 1 minutu.

rychlost jízdy před brzděním	brzdná dráha	rychlost nárazu	riziko úmrtí	náraz je ekvivalentem pádu z výšky
30 km/h	3,5 m	-	-	-
40 km/h	20,0 m	31 km/h	10 %	3,6 m
50 km/h	28,0 m	50 km/h	80 %	10,0 m

Při cestách po městě musí motoristé často zpomalovat a mají málo možností dosahovat vysokých rychlostí (zpomalují je semaforey, pravidlo přednosti vozidlům přijíždějícím zprava, manévrování ostatních motoristů při parkování, přechody pro chodce, místa, kde parkují dvě vozidla vedle sebe, autobusy při vyjíždění ze zastávek atd.). Provoz na 30 km/h není o mnoho pomalejší než při povolené maximální rychlosti 50 km/h (jízda do 2 kilometrů bez překážek v ulicích trvá při rychlosti 30 km/h čtyři minuty, při rychlosti 40 km/h tři minuty a při rychlosti 50 km/h dvě a půl minuty).

Výchova k bezpečnosti silničního provozu pro cyklisty a motoristy

Cyklisté jsou relativně pomalí, jsou hůře vidět a jsou také o něco zranitelnější než ostatní – silnější – účastníci silničního provozu (auta, autobusy, nákladní automobily, tramvaje). Bezpečnost cyklistů samozřejmě závisí na fyzickém stavu trasy (dobrý povrch vozovky, jasně viditelné značky a návěští, případně oddělení různých způsobů dopravy). Na bezpečnost mají ale také vliv vlastní fyzické předpoklady cyklisty, jeho znalosti, dovednosti a zkušenosti. Důležité je také chování motoristů.

Znalosti a dovednosti motoristů spočívají ve zvládnutí jízdy na kole (po technické stránce) a na znalosti určitých teoretických dat, konkrétně na znalosti možných konfliktů mezi koly a auty a znalosti povahy nebezpečí, která se mohou cestou objevit.

Motoristé nebo řidiči těžkých vozidel by se v autošколе měli učit, jak mohou v silničním provozu reagovat cyklisté.

Výběr vhodných tras

Dospělí cyklisté si instinktivně vybírají trasu podle svých fyzických předpokladů, vyrovnanosti, agilnosti, pohotovosti a jasného vnímání (volí buď hlavní nebo vedlejší cestu, cyklistickou stezku nebo pěšinu, případně trasu s přímou změnou směru nebo s přecházením pěšky vedle kola). Cyklisté tedy musí mít možnost jezdit všude – na hlavních tazích i po vedlejších cestách.

Děti jsou jiné. Nejsou s to si spolehlivě vybrat vlastní trasu podle svých dovedností a zkušeností. Potřebují vedení a případně i dohled a



**Hradec Králové:
začátek cyklistické stezky**



Úloha policie: uplatňování pravidel

Při zavádění cyklistických zařízení a tras je vhodné volit úpravy, které automobilistům znemožní bránit v jejich používání (někdy stačí na strategických místech instalovat malé sloupky).

Kde ale není možné provést žádnou úpravu nebo opatření proti zneužití cyklistických zařízení, tam musí systematicky zasahovat policie a vynucovat tak respektování cyklistických stezek a pruhů. Bez takové ochrany by se tyto cesty staly ztrátovou investicí. Město by nemělo dopustit, aby se cyklistické trasy staly nepoužitelnými (například při bezohledném parkování automobilů nebo při velkém poškození povrchu cesty), protože vedle finančních ztrát se také poškodí dojem, jakým činnost městských orgánů působí na veřejnost.

po celé cestě musí mít nejrůznější vybavení. Zvláště velkou pozornost je třeba věnovat cestám ke škole (a rodiče i děti umějí velmi dobře poradit, co se dá nebo musí vylepšit).

Městská rada v Courtai v Belgii věnuje těmto trasám velkou pozornost a pro dobu, kdy je na nich největší provoz, neváhala přijmout zvláštní opatření (některé ulice jsou v jednom směru uzavřeny, na rizikových křižovatkách, kde není zvláštní vybavení, dohlízejí policisté). Díky tomu všemu se podíl dětí dojíždějících do školy na kole zvýšil na 60 %.

„Zvláště velkou pozornost je třeba věnovat cestám ke škole“





ODVAHA K PŘEROZDĚLENÍ PROSTORU A PROSTŘEDKŮ

Když byla městská centra přebudována pro pěší provoz, zcela přirozeně si sem našli cestu i cyklisté. A tak se objevují všude, kde auta přestala zabírat všechnen prostor. Avšak tam, kde se rozhoduje mezi volným místem pro auta a volným místem pro cyklisty, je prosazení cyklistických zájmů často velice obtížné a zdoluhavé. Jak rozhodnout mezi poptávkou po zařízeních pro cyklisty a „požadavky“ automobilového provozu? Jaká omezení si můžeme dovolit vůči jednomu způsobu dopravy, abychom mohli dát šanci i druhému?

Většina obyvatel je pro budování cyklistických zařízení

Některá města trpí nedostatkem prostoru, a to i na hlavních tazích. Přijmout politické rozhodnutí s cílem omezit prostor využívaný auty (pro provoz i pro parkování) a využít takto získaný prostor pro zařízení pro cyklisty, k tomu je zapotřebí rozumět věci, umět komunikovat s občany a vše jim důkladně vysvětlit. Přijatá rozhodnutí se pak musí provádět postupně.

Připomeňme si závěr už citovaného průzkumu Eurobarometer: Zastánců cyklistiky je ve všech zemích Evropské unie převážná většina.

Četná další místní šetření tento poznatek vždy znovu potvrzují. V souvislosti s vyhlášením nového zákona o kvalitě ovzduší ve Francii a s jeho uvedením v platnost byla publikována tato zjištění:

- ❑ přes 60 % respondentů je přesvědčeno, že dopravní provoz ve městech je stěžejně snesitelný;

Prostějov:
cyklistický přejezd



- ❑ přes 70 % jich jsou zastánci uzavírání městských center vůči automobilovému provozu alespoň v některých dnech;
- ❑ přes 90 % by jich ve svém městě uvítalo vybudování cyklistických zařízení.

Musíme zdůraznit, že i mezi motoristy je málo těch, podle nichž by auto ve městech mělo za všech okolností být preferovaným dopravním prostředkem. Velmi často jsou sami motoristé velmi přístupní argumentaci upozorňující na faktor bezpečnosti a kvality života.

Investice zajišťující informovanost veřejnosti

Důležitým faktorem úspěchu a přijatelnosti jakékoli novátorské koncepce řešící problematiku dopravy ve městech je použitá komunikační strategie.

Když se motoristům jasně vyloží argumenty ve prospěch přerozdělení prostoru a ve prospěch určitých restrikcí, rádi sami podpoří omezení



„Málokteří motoristé si myslí, že auto by ve městech mělo za všech okolností být preferovaným dopravním prostředkem“

provozu nebo rychlosti a nenechají se ovlivnit tvrdohlavými lobbisty a zastánci automobilů. Než například ve Štýrském Hradci v Rakousku uplatnili opatření zaměřená na snížení povolené rychlosti, proběhla ve městě propagační kampaň, která trvala několik měsíců.

Kampaň byla pro motoristy příležitostí uvědomit si, jak sami ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, jedou-li po městské komunikaci rychlostí 50 km/h a jak malá časová ztráta jim vznikne, když se padesátikilometrová rychlost povolí jen na hlavních tazích. Se zahájením nového školního roku bylo naráz zavedeno omezení rychlosti na 30 km/h – začátek školního roku byl dobrou příležitostí ke zdůraznění bezpečnostních aspektů. Jediná fyzická opatření spočívala v tom, že byly instalovány nové dopravní značky (včetně horizontálního značení na vozovce) s vyznačením nové povolené maximální rychlosti. Na dodržování nového rychlostního limitu bylo třeba dohlížet, ale jen málo motoristů bylo obviněno z jeho překročení. Většina obyvatel včetně motoristů toto omezení rychlosti ve městě vítá a schvaluje.

Přijetí přístupu s uplatněním postupných kroků a alternativních řešení

Budování infrastruktur s cílem přimět lidi k návratu k cyklistice se nemusí nutně setkávat s neřešitelnými problémy při dělení prostoru, který je k dispozici.

Mimo výstavbu značených cyklistických tras a pruhů na cestách s nízkou nebo sníženou intenzitou průjezdního provozu je možno velkou měrou přispět ke zvýšení bezpečnosti cyklistů také určitými fyzickými instalacemi na klíčových místech. Může jít například:

- ❑ o zvýšení kvality povrchu vozovky (sníží se riziko pádu při náhlém odbočení a díky tomu se cyklista může více věnovat sledování dopravního provozu);
- ❑ o jasné osvětlení křižovatek (sníží se počet možných střetů);
- ❑ změnu fázování světel na semaforech (sníží se počet možných střetů);
- ❑ hojnější využití drobných objízdek (sníží se počet možných konfliktů a cyklisté ztratí méně času);
- ❑ o vytváření pruhů pro cyklisty.

Nejlepší zárukou pro nalezení vhodných řešení (která se často musí upravovat podle konkrétních podmínek daného místa), je respektování zkušeností těch, kdo jezdí na kole každý den, a využití představitelů a důvtipu těch, kteří zpracovávají příslušný projekt.

Pouze tehdy, věnujeme-li se důkladnému studiu a přípravě budované sítě cyklistických tras, budeme s to dostat situaci plně pod kontrolu, zmapovat všechna slabá místa a postupovat cílevědomě a efektivně.

Při stanovení cyklistických tras je třeba respektovat určitá pravidla. Trasy musí být dobře zvolené a zároveň musí být přímé a příjemné. Zařízení instalovaná na těchto trasách musí být bezpečná a zároveň musí zajišťovat určité pohodlí.

Může se stát, že stanovení cyklistických tras nebude spojeno s žádnými většími problémy kolem přerozdělení dopravního prostoru – záleží na velikosti a prostorovém uspořádání každého konkrétního města.



Břeclav:
příklad cyklistického pruhu
v hlavním dopravním prostoru



Cyklistické trasy, které nejvíc ocení začátečníci, by měly být odděleny od hlavních tahů automobilového provozu. Měly by tedy sledovat spíše místní komunikace, pokud povedou v přímém směru bez zbytečných zájžděk.

Pokud cyklistické trasy povedou po místních komunikacích, budou hlavní opatření spočívat v tom, že se omezí maximální povolená rychlost, a pokud to bude možné, utlumí se intenzita provozu. V takových případech se provoz podrobuje jen nemnohým omezením, a případné protesty motoristické lobby lze otupit dobrou informační kampaní a podporou zapojení samotných motoristů.

Aplikace specifických zařízení, která si mohou vyžádat zúžení vozovky (případně také zmenšení parkovacích ploch pro auta), může být nezbytná pouze tehdy, je-li cyklistická trasa vedena po významnější silnici, nebo je třeba se vyhnout překážkám, například mostům nebo tunelům.

K vytvoření podmínek pro zúžení jízdních pruhů, čímž se získá prostor pro přidání pruhu pro cyklisty, často stačí nenáročná opatření s cílem zajistit dodržování maximální povolené rychlosti (zpravidla 50 km/h).

Počítat se musí i s motoristy

Při práci na projektech zařízení (tras, značení atd.) pro cyklisty je třeba brát v úvahu, že motoristé nejsou zvyklí dělit se o cestu s tak malými vozidly, u kterých navíc nelze dost dobře předvídat, zda náhle nevybočí ze své předpokládané trasy. Dobrá zařízení mohou navíc velmi efektivně přispět k vyloučení momentu překvapení ve střetech aut s cyklisty.

Jednou ze slabin cyklistických tras je, že cyklisté a motoristé většinou zapomínají, že ti druzí existují, a vzpomenou si na sebe až na křižovatkách, kde se cyklisté musí zařadit do hlavního proudu dopravního provozu. Aby cyklisté byli pro motoristy viditelnější a aby nedocházelo k momentům překvapení, neměly by v délce nejméně 20 m být v žádném směru před křižovatkou žádné překážky, nebo by cyklisté měli mít na vozovce vyhrazený vlastní prostor.

Tento argument – že je totiž třeba brát v úvahu potřeby motoristů i cyklistů současně – se musí zdůrazňovat v každé komunikační strategii.

„Pouze tehdy, věnujeme-li se důkladnému studiu a přípravě budované sítě cyklistických tras, můžeme dostat situaci pod kontrolu“



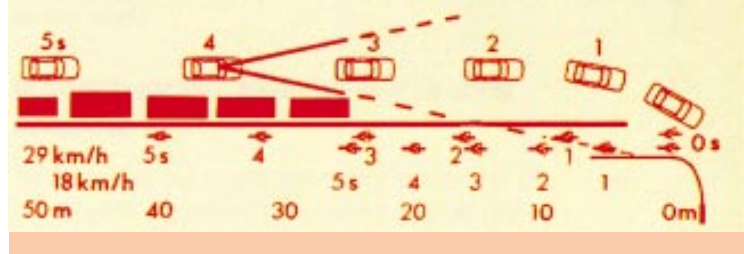
Vztah mezi bezpečností a vybavením pro cyklisty

Cyklistické stezky (projektované jako pruh vyhrazený cyklistům odděleně od hlavní jízdní dráhy určené pro ostatní provoz a obvykle vedené po vozovce podél hlavní jízdní dráhy) vyžadují prostor. Obvykle se nedají zavést všude (není možné vybudovat kompletní síť cyklistických stezek ve skutečném, existujícím městě). Proto se cyklistické stezky musí pozorně a pečlivě naplánovat, přičemž se musí brát v úvahu, jaká místa má ta která stezka spojoval. Je zapotřebí postupovat podle osvědčených pravidel:

- ❑ I správně řešené cyklistické stezky mohou v cyklistech i motoristech navozovat falešný dojem bezpečí (každý z nich se domnívá, že je na „svém území“ a že má právo, aby se mu ti druzí přizpůsobili). Dnes víme, že cyklistické stezky jsou reálným řešením pouze v některých situacích a že zajišťují cyklistům skutečně zvýšenou bezpečnost jen při splnění určitých striktních podmínek. Špatně řešené cyklistické stezky v praxi zvyšují riziko dopravních nehod.
- ❑ Vybudování cyklistických stezek je reálné pouze tam, kde jsou k dispozici prostředky pro přesné a podrobné plánování (jestliže se ukáže, že volba stezky byla chybná a trasa zůstane nevyužitá, znamená to, že vyčleněný prostor a investované prostředky byly zbytečně promarněny).

Vyhrazený volný prostor pro cyklisty před křižovatkou

Aby cyklisté byli v bezpečí a aby mohli využít svého přednostního práva, musí mít všechny křižovatky volný prostor umožňující optimální viditelnost i v případě cyklistů, kteří jedou průměrnou cestovní rychlostí.





6



CO JE TŘEBA VĚDĚT?

Počet potenciálních cyklistů je velký. Jsou-li totiž pro cyklistiku zajištěny alespoň minimální příznivé podmínky, jezdí na kole rád téměř každý. Lidé většinou na jízdu na kole pozapomněli, a proto pro ně může být překvapivým zjištěním, že dojíždět za denními záležitostmi na kole může být efektivní i příjemné.

K přemýšlení o cyklistice slouží následující vodítka: Jaký je vztah mezi projíždkami pro radost a každodenními jízdami na kole? Jaké další složky (kromě zmíněných dvou, tj. rekreačních a denních jízd) tvoří „procyklistickou“ politiku? Co taková politika bude stát? Co musíme vědět, abychom mohli udělat první, správné kroky?

Politika podporující cyklistiku

Návrat k ježdění na kole bude úspěšnější, když se celková koncepce dopravy bude zaměřovat na podporu vyvážené mobility, bude šetrná k životnímu prostředí a zároveň bude vytvářet příznivé podmínky pro činnost obchodů, pro pohyb chodců, pro veřejnou dopravu a pro uvolněnou atmosféru v pohostinném a družném městském kontextu, kde automobilům bude vykázáno takové místo, jaké jim náleží.

O „opatřeních ve prospěch cyklistiky“ se lidé většinou domnívají, že jde jen o opatření usnadňující cestování na kole. Tato představa však postihuje pouze fyzické aspekty otázky, tj. opatření technického charakteru (fyzická instalace a budování potřebných zařízení a opatření k zajištění návaznosti cyklistiky a veřejné dopravy).

K tomu je však třeba zajistit i mnoho doprovodných opatření, která sama o sobě nejsou nezbytná, přitom ale zásadním způsobem

Kroměříž:
plánovací den
cyklodopravy
(24. 4. 2002)



vylepšují a posilují dopad přijatých technických opatření. Instalovaná zařízení budou účinnější a úspěšnější, když k nim správa města uspořádá informační kampaň na podporu cyklistiky.

A jelikož lidé mají kolo také jako prostředek k vhodnému využití volného času, je třeba souběžně podporovat rozvoj cyklistických tras pro denní ježdění i cyklistických stezek pro volný čas. Obě tyto oblasti se navzájem doplňují a jedna je ku prospěchu druhé.

Zákony trhu: kdo chce vybírat, musí znát

Průzkumy provedené mezi cyklisty na mnoha místech ukazují, že veřejnost není o cyklistice nijak důkladně informována.

V Nizozemsku byl proveden průzkum mezi řidiči, kteří měli auto v opravě a po tu dobu používali místo auta kolo. Tito lidé uváděli, že byli příjemně překvapeni objektivními kvalitami cyklistiky, o které předtím – než získali praktické zkušenosti a zážitky – měli nevalné mínění. Svoje dřívější negativní mínění spojovali hlavně s nepřízní



počasí, s fyzickou námahou a s malými možnostmi vozit věci. Je pravda, že si mnozí dosud myslí, že kolo je těžkopádné, špatně ovladatelné, neefektivní a nedotčené technickým pokrokem. Ve skutečnosti jsou moderní kola odlehčená, jejich moderní převodové systémy se snadno ovládají, pneumatiky a duše jsou odolnější a brzdy a osvětlení jsou efektivnější.

Na druhé straně je také pravda, že jen málo motoristů si uvědomuje, kolik je stojí provoz auta a kolik by ušetřili, kdyby jezdili na kole. Jedním z prvních problémů, na které by se každá informační kampaň měla nejdříve zaměřit, je chybějící povědomí o objektivních výhodách a kvalitách cyklistiky.

Je relativně jednoduché sdělit lidem objektivní fakta, o nichž se lze domnívat, že mohou kladně ovlivnit postoje automobilistů. Lze počítat s různými praktickými řešeními v závislosti na dostupných možnostech (publikace nebo jiné materiály, informace na rubu cyklistických map, plakáty, letáky do všech poštovních schránek, informace připojené k daňovým materiálům atd.).



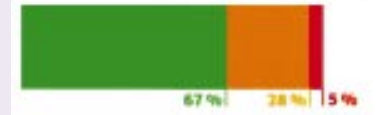
Jak motoristé, kteří měli auto v opravě a museli po tu dobu jezdit na kole, přehodnotili některé svoje předsudky vůči cyklistice.

Tento graf ukazuje, do jaké míry předsudky motoristů, kteří z ježdění na kole nemají žádné praktické zážitky, mohou negativně ovlivňovat postoj k cyklistice a nakolik tito lidé mohou naopak být příjemně překvapeni, když cyklistiku „objeví“. Ti, kdo při dočasném odstavení auta nenašli (sobě na škodu) v cyklistice zalíbení, jsou v naprosté menšině.

námaha



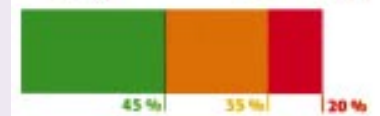
počasí



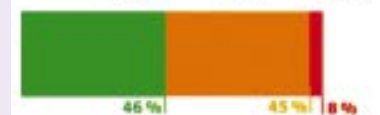
pohodlí



možnost vozit věci



**rychlost
„ode dveří ke dveřím“**



- lepší než jsem čekal
- jak jsem čekal
- horší než jsem čekal



Pragmatický přístup

Politika ve prospěch cyklistiky proto vyžaduje spolupráci několika úseků městské správy (úseku územního plánování, veřejných prací, podniků veřejné dopravy, škol, policie) a v ideálním případě i zapojení soukromého sektoru (majitelů obchodů, místních firem a samotných cyklistů).

Pro politický subjekt, který má rozhodovat o uplatňování politiky ve prospěch cyklistiky, by bylo ideální, kdyby si mohl pro tento účel vyčlenit prostředky z rozpočtu, zorganizovat tým pracovníků, kteří by prováděli praktická opatření a zajistit, aby se na všech úrovních správy uplatňovala výběrová kritéria, která podporují rozvoj cyklistiky.

Jestliže bude nemožné dosáhnout ihned politické shody, vyčlenit rozpočtové prostředky nebo ustanovit potřebnou skupinu pracovníků, neznamená to ještě, že nelze brát v úvahu potřeby cyklistů v při řešení otázek silničního provozu.

Každé město si bude muset zvolit priority nebo konkrétní kroky podle svých konkrétních podmínek a zdrojů. Napodobení efektivního řešení, které se osvědčilo jinde, může být ošidné a může mít negativní následky, jestliže bude vytrženo z kontextu komplexního a uceleného programu. Nechat se inspirovat známými příklady je ale žádoucí – jen je přitom třeba počítat s působením určitých konstantních faktorů

„Motoristé, kteří měli auto v opravě a po tu dobu přesešli na kolo, byli příjemně překvapeni objektivními kvalitami cyklisty“



důsledně chápané koncepcce rozvoje cyklistiky. Zapojit se musí představivost a uplatnění přitom musí nalézt i místní zdroje a obezřetné experimentování. Některá vodítka a příklady jsou uvedeny v následující kapitole.

V České republice je složitější situace. Vzhledem k tomu, že se v současné době zpracovává mnoho strategických materiálů, města nepovažují za nutné vypracovat strategický plán rozvoje cyklistické dopravy a považují své materiály za zcela dostatečné. Proto bylo nutné vypracovat pilotní „Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy města“, ve kterém jsou městům ČR navrženy kroky pro skutečnou podporu cyklistické dopravy. Jako pilotní město byla vybrána Olomouc. V březnu 2002 její primátor předal svým kolegům na jednání Kolegia primátorů tento materiál s výzvou k připojení k danému záměru. Podrobnosti o tomto strategickém materiálu je možné nalézt na www.cdv.cz.

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc.



Co to bude stát

Výpočet nákladů na práci zvláštního týmu vyčleněného pro podporu cyklistiky je relativně snadný, protože jde hlavně o připočtení nákladů na nová pracovní místa (přínejmenším by tuto činnost měl zajišťovat jeden koordinátor na částečný úvazek).

Náklady na potřebné investice však mohou být značně proměnlivé. Ať je tomu ale jakkoli, práce ve prospěch cyklistiky bude mnohem levnější než práce pro jiné formy dopravy. A navíc ve velmi mnoha případech se již tak nevelké náklady na tento účel dále sníží, budeme-li na cyklisty pamatovat vždy, když se budou plánovat změny městských komunikací. Nákladnější zařízení jsou nutná jen velmi zřídka (jde především o cyklistické stezky a speciální semaforey). Náklady na ostatní složky politiky na podporu cyklistiky (výchova a zajištění informovanosti) mohou být také velmi proměnlivé – záleží na použitém způsobu výchovy a informací.

Například v USA ve státě Oregon i v jiných státech platí pro města nařízení, že nejméně 1 procento z dotací, které dostávají od státu, musí vynaložit na účely cyklistiky. Při nízké finanční náročnosti zařízení určených speciálně pro cyklisty je možné efektivně reagovat na mnoho požadavků.

Jiný možný základ pro výpočet nákladů si můžeme popsat na základě rozboru reálných rozpočtových podílů cyklistiky v několika německých městech. Celkový potřebný rozpočet se v řádových hodnotách

„Náklady na cyklistiku ve městech nejsou při vhodném plánování vysoké“

Praha:
cyklistické značení
u Národního divadla



může vypočítat z poměru 5 EUR na jednoho obyvatele ročně za období 5 až 7 let (podle velikosti města). Takto lze vypočítat celkové náklady na „pro-cyklistickou politiku“ (sítě cyklistických cest, informace, propagace).

Význam cyklistického koordinátora

Jedním z úkolů koordinátora cyklistiky musí samozřejmě být zjišťování všech možných zdrojů subvencování z městských a státních zdrojů.

Někde existují zdroje financování, které pro rozvoj politiky podporující cyklistiku otvírají nečekané možnosti. První, co nám v této sou-



vislosti vytane na mysli, je samozřejmě financování zlepšení kvality silnic a cest, ale existuje i řada dalších zdrojů dotací, které lze využít pro jiné oblasti politiky zaměřené na cyklistiku (vzdělávání a informace).

Programy rozvoje cyklistiky mohou být například dotovány jako součást celostátní a regionální politiky pro bezpečnost, vzdělávání, práci s mládeží, sport, zdravotnictví, využívání volného času, ochranu životního prostředí, obnovu měst, ochranu památek, navracení nezaměstnaných do pracovního procesu nebo vytváření pracovních míst.





OSTATNÍ VÁM POMOHOU

Nejste sami, koho zajímá politika na podporu cyklistiky. V několika zemích existuje síť cyklistických měst. Téměř každoročně se konají kongresy nebo konference, na nichž se scházejí lidé se zkušenostmi a znalostmi, které by vám mohly být užitečné. Cyklisté z jiných měst vám rádi pomohou a tím pomohou i vlastnímu městu.

Kam se mají směřovat zdroje? Jak nejlépe využít synergických efektů?

Dokumentace, která je k dispozici, se značně rozrostla. Tituly, které zde uvádíme, jsou jen stručným seznamem publikací, které lze nejnázne využít, protože jsou psány v nejběžněji používaných jazycích a na malé ploše soustřeďují velké množství informací.

Internetové stránky vytvořené Evropskou unií nebo z iniciativy Evropské komise – jejich Generálních ředitelství pro dopravu a pro životní prostředí

- ❑ Optimální evropská praxe pro trvale udržitelný rozvoj měst – na internetové adrese <http://europa.eu.int/comm/urban>
- ❑ Místní doprava: www.eltis.org
- ❑ Výzkumné projekty: CORDIS (Informační služba pro výzkum a vývoj ve Společenství): www.cordis.lu
- ❑ Právní a regulační opatření na zajištění udržitelné dopravy ve městech: www.leda.org
- ❑ Internetovou stránku má také Evropská cyklistická federace: www.ecf.com

Časopisy a publikace

- ❑ Evropská cyklistická federace (ECF) vydává informační list pod názvem „European Cyclist“; dále vydává stanoviska (Position Papers) a výtahy z výzkumných studií v materiálech Bicycle Research Report (adresu ECF viz dále v tomto oddílu)
- ❑ Francouzský klub cyklistických měst vydává čtvrtletní věstník
- ❑ Síť měst bez aut (ACCESS – Eurocities for a New Mobility Culture) vydává vlastní informační list
- ❑ Všechny národní federace cyklistů vydávají vlastní časopisy nebo informační zpravodaje (adresy poskytnete ECF)

Organizace Sustrans ve Velké Británii vydává materiály „Network News“ (Zprávy ze sítě) a „Safe Routes to School“ (Bezpečné trasy do školy), viz Sustrans – kontakt na další straně.

Informační publikace

Best practice to promote cycling and walking (Nejlepší praxe na podporu cyklistiky a chůze), 1998 (310 s.)

Adonis (Analysis and development of new insights into substitution of short car trips by cycling and walking – Analýza a rozvoj nových pohledů na cyklistiku a chůzi při nahrazování krátkých jízd autem), výzkumný projekt v rámci programu výzkumu a technického rozvoje v dopravě.

Danish Road Directorate (Dánské ředitelství silnic)
POBox 1569
DK 1020 Copenhagen K.
fax: +45 33 15 63 35
e-mail: vd@vd.dk, www.vd.dk



Sign up for the bike (Upište se kolu), 1993 – 1996 (320 s.)

Manuál pro projektování zařízení pro cyklistiku
CROW, PO Box 37, 6710 BA Ede, Nizozemsko
fax: +31 318 62 11 12
e-mail: crow@pi.net

National cycling strategy (Národní strategie cyklistiky), 1996 (320 s.)

Zdůvodnění a náplň politiky na podporu cyklistiky
Department of Transport, DITM Division, Zone 3/23
Great Minister House, 76 Marsham Street, London SW IP 4DR,
Velká Británie
tel.: +44 20 7271 5175
www.cyclery.com

Cycle-friendly infrastructure (Příznivá infrastruktura pro cyklistiku),
1996 (100 s.)

Cyclists Touring Club, 69 Meadrow, Godalming, Surrey, GU 3HS,
Velká Británie
tel.: +44 148 341 72 17, 0870 873 0060
fax: +44 148 342 6994
e-mail: cycling@ctc.org.uk, www.ctc.org.uk

The National Cycle Network, Guidelines and Practical Details

(Celostátní síť cyklistických cest, vodítka a podrobné praktické informace), 1997 (180 s.)
Sustrans, 35 King Street, Bristol BS1 4DZ, Velká Británie
tel.: +44 117 926 8893
fax: +44 117 929 41 73
e-mail: info@sustrans.org.uk, www.sustrans.org.uk

Vademecum des aménagements cyclables

(Vademekum řízené podpory cyklistiky), 1999 (150 s.)
Ministerstvo pro Valonský region, Ministerstvo dopravy
a infrastruktury, publikační a dokumentační odbor, Namur (Belgie)
fax: +32 81 30 86 84

Conceptions pour l'intégration des deux-roues légers (Koncepce pro integraci kol), 1988 (53 s.)

Úpravy, využití a organizování ploch pro účely dopravního provozu
Department for Bridges and Roadways in the Bern Area
Reiterstrasse 11, CH–3001 Bern

Aménagement d'espaces réservés aux cyclistes et cyclomotoristes

(Řízení ploch vyhrazených cyklistům a mopeditům) (16 str.)
Federální ministerstvo spravedlnosti a policie
Swiss Office for Accident Prevention
Laupenstrasse 11, P.O. Box 8236, CH–3001 Bern
tel.: +41 31 390 22 22
fax: +41 31 390 22 30
e-mail: info@bfu.ch, www.bfu.ch

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Doporučení pro investice do cyklistiky), 1995 (90 s.)

Spolkové ministerstvo dopravy v Německu
FGSV Verlag, Konrad-Adenauer-Strasse 13
D-50996 Kolín nad Rýnem
www.bmv.de

„Kids on the move“ (Děti v pohybu), 2002 (59 s.)

Evropská komise, Ředitelství pro životní prostředí
fax: +32 33 969554
e-mail: env-pubs@cec.eu.int, www.europa.eu.int

Sítě

Evropská města bez aut

Sít pro výměnu informací, zkušeností a vhodných postupů. Evropská města bez aut vyvíjejí činnost v několika oblastech a pravidelně orga-



nizují semináře. Cyklistika je jednou ze sfér jejich činnosti a stala se např. součástí Evropského týdne mobility.

ACCESS – Eurocities for a New Mobility Culture (dříve Car-free cities)
18 Square de Meeus, 1050 Brusel, Belgie
Tel: + 32 2 552 0883, fax: + 32 2 5520889
e-mail: ACCESS@eurocities.be, www.access-eurocities.org

Jednou z nejvýznamnějších akcí, kterou v této oblasti pořádá Evropská komise, je Evropský den bez aut (22. září) a Evropský týden mobility (v roce 2002 od 16. – 22. září)

French Environment and Energy Management Agency (ADEME)
Project co-ordinator Christophe FRERING
27, rue Louis Vicat
F-75737 Paris cedex 15
Tel : +33 1 47 65 24 86, fax : +33 1 46 38 31 41
e-mail: 22september@ademe.fr, www.22september.org

Informace o přípravě Evropského dne bez aut (EDBA) a Evropského týdne mobility (ETM) najdete na: www.env.cz

kontakt: Ministerstvo životního prostředí
odbor pro styk s veřejností
Eva Veverková
tel.: 267122139, fax: 267 311 496
e-mail: eva_veverkova@env.cz

Národní koordinátor EDBA a ETM:
Jaroslav Martínek
Centrum dopravního výzkumu Olomouc
tel.: 585 416 618
mobil: 602 503 617
e-mail: martinek@cdv.cz, www.cdv.cz

Kampaň za udržitelná města

Ke kampani za udržitelná města se připojilo přes 400 městských správ v Evropě. Kampaň byla vyhlášena v roce 1994 v Aalborgu. Signatářům tzv. Aalborské charty (Charty evropských měst pro trvale udržitelný rozvoj) pomáhá při uplatňování Agendy 21 na místní úrovni pět velkých národních sítí.

Office for the Campaign for Sustainable European Towns
Campaign Office
Rue de Trèves/Trierstraat 49–51, box 3
B – 1040 Brussels
tel: + 32 2 230 53 51
fax: +32 2 230 88 50
e-mail: campaign.office@skynet.be, www.sustainable-cities.org

Města pro cyklistiku

Tento mezinárodní klub měst vstřícných vůči cyklistice sdružuje v dnešní době 28 členských měst. Jeho kontaktní adresou je adresa Dánské cyklistické federace:

Cities for cyclists Secretariat
C/o Dansk Cyclist Forbund
Romergade 7
DK-1362 Copenhagen K
tel.: +45 33 32 31 21, přímý tel.: +45 33 14 42 32 /118
fax: +45 33 32 76 83
e-mail: cfc@dcf.dk, www.cities-for-cyclists.org

Seznam organizací ČR, zabývající se cyklistikou, najdete v příloze 2 na str. 74 – 75.



Tabulka 13 – Členové organizace Cities for Cyclists (březen 2002)

město	země	počet obyvatel	město	země	počet obyvatel
Apeldoorn	Nizozemí	150 000	Kolding	Dánsko	58 000
Barcelona	Španělsko	1 650 000	Kortrijk	Belgie	76 000
Bern	Švýcarsko	132 000	Kodaň	Dánsko	475 000
Brémy	Německo	540 000	Livorno	Itálie	163 000
Brusel (město)	Belgie	125 000	Nakskov	Dánsko	16 000
Ferrara	Itálie	133 000	Odense	Dánsko	182 566
Gdaňsk	Polsko	469.000	Oulu	Finsko	106 000
Ženeva	Švýcarsko	176 000	Sandnes	Norsko	50 000
Gent	Belgie	225 731	Somerset	Velká Británie	60 000
Graz	Rakousko	240 000	Stockholm	Švédsko	42 000
Groningen	Nizozemí	168 000	Winterthur	Švýcarsko	87 000
Hannover	Německo	522 719	York	Velká Británie	100 000



Národní kluby měst vstřícných vůči cyklistice

Francie

Club des villes cyclables

33. rue du Faubourg-Montmartre

F-75009 Paris

tel.: +33 1 156 03 92 14

fax: +33 1 156 03 92 16

e-mail: info@villes-cyclables.org

www.villes-cyclables.org

Itálie

Associazione italiana delle città ciclabili

c/o ANCMA

Via Mauro Macchi 32

I-20124 Milano

Tel.: +39 2 66 98 18 18

Fax: +39 2 66 98 20 72

e-mail: info@cittaciclabili.it

www.cittaciclabili.it

The Italian Federation of Urban Cyclists and Bicycle Tourism (FIAB)

e-mail: info@fiab-onlus.it

www.fiab-onlus.it





Velká Británie

British Cycling

National Cycling Centre

Stuart Street

Manchester M11 4DQ

tel: 0870 871 2000, fax: 0870 871 2001

e-mail: info@britishcycling.org.uk, www.bcf.uk.com

Belgie

Kontaktní adresy poskytnete:

p. De Boeck, městská správa Brusel

Tel.: +32 2 279 43 15

CORAC – belgický klub koordinátorů cyklistických zařízení
Konference koordinátorů odpovídajících za zařízení pro cyklisty

na adrese městské policie v Basileji

p. A. Stäheli

Post Box

CH-4001 Basel

Evropská asociace zelených stezek

Gare de Namur

Boîte 27

B-5000 Namur

tel./fax: +32 81 22 42 56

e-mail: aevv.egwa@gate71.be

Evropská cyklistická federace (ECF)

ECF sdružuje 52 organizací z 31 zemí a má přes 400 000 členů. Její bezplatný informační věstník „European Cyclist“ obsahuje množství stručných informací o publikacích, konferencích, studiích atd.

ECF také vydává výtahy z vědeckých studií ve francouzštině, anglič-

tině, němčině a španělštině. ECF koordinuje projekt 12 celoevropských tras spojujících jednotlivá města. Projekt nazvaný EuroVelo se realizuje za podpory Evropské unie.

ECF – Rue de Londres 15 (b. 3)

B-1050 Brusel

tel.: +32-2-512 98 27

fax: +32-2-511 52 24

e-mail: office@ecf.com, www.ecf.com

Konference

Každé dva roky se konají celoevropské konference Velo City. Pořádá je ECF spolu s příslušnými místními institucemi a úřady. V ostatních letech se konají mezinárodní konference Velo Mondiale nebo konference na regionální úrovni.

Sborník z barcelonské konference na CD si lze objednat od:

Apro-B: fax: +34 93 431 53 79

e-mail: deritja@pangea.org

Organizační zajištění těchto konferencí je soustředěno na úrovni ECF.

Kontaktní adresa:

Velo City Secretariat

Mr. Oliver Hatch

31 Arodene Road

London SW2 2BQ

Velká Británie

tel.: +44 208 671 7561, fax: +44 208 671 3386

e-mail: oh@velo-city.org



Tabulka 14 – Přehled konferencí Velo-city

1980	Brémy	Německo
1984	Londýn	Velká Británie
1987	Groningen	Nizozemí
1989	Kodaň	Dánsko
1991	Milano	Itálie
1992	Montréal (Velo Mondial)	Kanada
1993	Nottingham	Velká Británie
1995	Basilej	Švýcarsko
1996	Perth	Austrálie
1997	Barcelona	Španělsko
1999	Graz/Maribor	Rakousko/Slovensko
2000	Amsterdam (Vélo Mondial 2000)	Nizozemí
2001	Glasgow/Edinburgh	Velká Británie
2003	Paříž	Francie

Různé události

Pravidelně se pořádají akce na evropské i národní úrovni. Zúčastnit se jich může i vaše město. Stručný seznam, který zde uvádíme, je pouze indikativní, nikoli vyčerpávající. Záleží jen na vás, zda vyvinete iniciativu ve svém vlastním městě nebo regionu podobně jako řada jiných měst, které již každoroční akce pořádají.

Příklady akcí s tematikou cyklistiky:

- Evropský cyklistický den (ECF)
- Evropský den bez aut a Evropský týden mobility (EU + některé kandidátské země)
- Týden cyklistiky (Velká Británie)
- Soutěžní rallye škol „Vel’Usep“ (ve Francouzských Ardenách)

Přihlížení ke zkušenostem jednotlivých cyklistů

Platnými pomocníky zde mohou být poradenské spolky městských cyklistů. Dobře znají situaci, mají zkušenosti, řeší problémy, zabývají se přáními a stížnostmi, hodnotí opatření přijímaná ve prospěch cyklistiky – a to vše je zdrojem velmi cenných informací, jejichž získávání je relativně snadné. Zapojením zájmových skupin cyklistů lze dosáhnout značných úspor (jde o průzkumy veřejného mínění, různá sčítání, zpracování projektů, zjišťování názorů, zjišťování situace v praxi, znalost poměrů v jednotlivých čtvrtích, dokumentaci, informovanost atd.).



Využívání synergických efektů

Pro vaše město by bylo ideální mít zvláštní rozpočet vyčleněný na podporu cyklistiky a na budování cyklistických zařízení.

Potřebnou výši takového rozpočtu lze hodnotit podle zkušeností z řady měst. Měli bychom počítat přibližně s pěti EUR na jednoho obyvatele na rok po dobu sedmi let (pěti až deseti let podle velikosti města).

Některá města ale začala uplatňovat politiku na podporu cyklistiky (nebo alespoň iniciovala její přijetí), aniž by k tomu měla potřebný rozpočet. Mohla si to dovolit proto, že všechno, co se buduje jako součást zařízení pro cyklisty, lze začlenit do jiných projektů a pak to je součástí všeobecného celkového rozpočtu.

Ihned po dokončení plánů sítě je třeba zavést určitý kontrolní mechanismus, který zajistí, aby se vždy při rozvrhování konkrétních prací počítalo se zaváděním zařízení pro cyklisty. Lze například všem útvarům rozdat abecední seznam ulic, kudy vedou cyklistické trasy, nebo lze volit opačný postup – o všech plánovaných pracích předběžně informovat pracovníka zastupujícího zájmy cyklistů s tím, že tento pracovník bude následně ověřovat, zda se na zařízení pro cyklisty nezapomnělo.

Často se mohou najít i jiné zdroje financování. To se týká především zajištění bezpečnosti na trasách poblíž škol nebo zavádění protisměrných tras pro cyklisty v jednosměrných ulicích na přístupu k určité konkrétní škole.

„Zájem o odvětví zelené turistiky a sportu narůstá nejen v Evropě“

V jedné z předcházejících kapitol jsme uvedli příklad Kypru. Tento příklad dokládá, že studie o cyklistice lze financovat i z rozpočtu Evropské unie. Možnost získat podobný příspěvek k rozvoji cyklistické sítě byste případně mohli využít i vy ve vašem městě. Je také možné, že ve vaší zemi existují i celostátní programy podobného typu.

Využívání popularity cyklistiky jako aktivity pro volný čas

Kolo se často považuje především za nástroj pro činnost ve volném čase. To spolu s dalšími faktory přispívá ke spojování představy o jízdě na kole s představou celkového uvolnění, dobré nálady a dobrého zdraví.

Některé francouzské průzkumy veřejného mínění ukazují, jak je cyklistika populární. Téměř 60 % dotázaných spojovala jízdu na kole s příjemným využitím volného času.

Při projektování cyklistických stezek je vždy třeba dbát, aby alespoň zčásti byly vedeny turisticky atraktivními úseky, například podél kanálů a řek, po lesních cestách a po nevyužívaných železničních tratích.

Tyto trasy budou v každém případě atraktivní především pro víkendové cyklisty. Kdo si koupí kolo a přesvědčí se na vlastní kůži, jak příjemným zážitkem je vyjížďka na kole, ten se postupně bude po cyklistické síti vydávat stále dál a může se nakonec cyklistice věnovat denně.

Propojením sítě cyklistických tras pro denní ježdění se sítí tras pro turistické vyjížďky lze dosáhnout zvýšení hospodářských přínosů



EUROVELO

THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK



z turistiky. V Nizozemsku vypočítali, že tamní síť dálkových cyklistických tras vytváří příjmy ve výši nejméně 7 milionů EUR ročně.

Tyto výpočty ukazují, proč se Velká Británie, Švýcarsko a Španělsko rozhodly dále rozšířit a zkvalitnit síť svých cykloturistických tras.

Ve Velké Británii má „Národní cyklistická síť“ přesáhnout celkovou délku 10 000 kilometrů a její výstavba má být dokončena v roce 2005. Souběžně s tím si Velká Británie naplánovala, že v období od roku 1996 do roku 2003 zdvojnásobí používání kol.

Ve Švýcarsku se buduje devět národních cyklistických tras. Země tím chce přispět k rozvoji tzv. „zelené turistiky“, která znamená menší zátěž pro životní prostředí. Na zvlášť vyznačené trase v celkové délce 3300 km leží přibližně 650 vybraných hotelů, které ubytovávají cyklisty. Firma, která vlastní půjčovny kol na vlakových nádražích ve Švýcarsku, mívá v současné době přes 120 000 zákazníků ročně.

Ve Španělsku mají přes 30 značených cest známých pod názvem „Vias Verdes“ o délce 150 km. Dalších 50 podobných cest v délce 250 km se zatím plánuje. V zemi je množství nevyužívaných železničních tratí, měřících celkem přes 6 500 km, které čekají, až budou přebudovány na cyklistické trasy. Budou po nich jezdit místní lidé, ale zároveň budou sloužit pro účely „zelené“ turistiky či sportu, což je odvětví, které se v praxi skutečně začíná rozvíjet.

Na celoevropské úrovni koná záslužnou práci Evropská cyklistická federace (ECF), která za pomoci Evropské unie podporuje budování sítě dvanácti transevropských cyklistických tras pod názvem EuroVelo. Sdružení, která na tomto projektu spolupracovala, jsou na národní úrovni většinou velmi aktivní a mohou vám být nápomocna, bude-li se vaše město chtít napojit na celoevropskou síť. Velký zájem o síť EuroVelo se už projevuje v několika hospodářských odvětvích.



Otevření cyklostezky
ve Smržicích (2001)



Finanční podporu na rozjezd celého projektu věnovalo 52 sponzorů z 22 zemí.

Evropská asociace zelených stezek (EGWA) zároveň buduje terénní koridory pro provoz po nebezpečných trasách.

Využívání popularity cyklistiky mezi dětmi školního věku

Celých 20 % jízd v dopravní špičce ve městech tvoří jízdy autem s dětmi do školy. Přitom ale přibližně 50 % dotázaných školáků říká, že by nejraději jezdili do školy na kole. Cesta z domova do školy většinou není delší než 3 km, což je na kole přibližně 10 minut.

U dětí je zájem o jízdu na kole také výrazem touhy po nezávislosti a

„Jízda na kole je synonymem nezávislosti a mezi mladými má mnoho příznivců“

v tomto ohledu jsou zvláště vhodnou cílovou skupinou děti ve věku 13 a 14 let.

Jestliže se zaměříme na školy jako cílové body jízd na kole nebo na budování cyklistických zařízení pro takové jízdy, jestliže zároveň zajistíme potřebná doplňující opatření (bezpečné parkování kol v cílovém místě) a jestliže věnujeme náležitou pozornost informování rodičů a dopravní výchově dětí, můžeme si být jisti, že nám takto investované prostředky a úsilí přinesou okamžité výsledky v podobě jejich efektivního využití.

Ve Velké Británii je sice průměrná intenzita využívání jízdních kol velmi nízká (2 % jízd), ale do jedné ze středních škol na okraji města Ipswich (130 000 obyvatel) dojíždí na kole 61 % z celkem asi tisícovky žáků. Původně jich k cestám do školy používalo kolo 45 %, ale místní úřady přijaly další opatření a zajistily další vhodné podmínky, takže se počet žáků cyklistů zvýšil na úroveň přesahující hodnoty vyjadřované v průzkumech jako přání žáků. Počet žáků jezdících do školy na kole se zvýšil ve všech věkových skupinách - dokonce i mezi žáky ve věku 16 až 18 let, kteří pro kolo obvykle nejeví tak velké nadšení jako jejich mladší spolužáci, jich celá polovina jezdila do školy na kole každý den. S různými místy „nasávací oblasti“ spojuje školu kompletní síť cyklistických tras a stezek. Zvýšený zájem o dojíždění na kole se projevil i mezi žáky jedné ze sousedních základních škol.

V roce 2001 byl poprvé 2. říjen prohlášen za Mezinárodní den pěších cest do školy a ve stejném termínu se bude ve 21 státech světa připomínat i letos. Cílem organizátorů je podpořit zdravý pohyb dětí a dospívající mládeže. Více informací je na:

www.iwalktoschool.org



Cyklistika je vhodným prostředkem, jak nenásilně přimět mladé lidi, aby každý den věnovali určitý čas tělesné námaze. Z několika provedených studií vyplynul závěr, že účast na fyzických aktivitách se jako pravidelný zvyk v zásadě formuje v době školní docházky. V USA, které se vyznačují extrémní závislostí na automobilech, každé páté dítě trpí obezitou, protože nemá dost pohybu. Celkově je obezních 33 % všech tamních obyvatel (v Evropě 10 %).

Ve Velké Británii byl proveden průzkum, ze kterého vyplynulo, že fyzická námaha zhušťuje kostní tkáň, čímž se snižuje riziko zlomenin v dospělosti. Zdvojnásobení výskytu fraktur krčku stehenní kosti v posledních 30 letech je především důsledkem velkého snížení fyzické aktivity většiny britských obyvatel.

Ve snaze přesvědčit rodiče, aby nechali děti jezdit do školy na kole, organizují některé školy „hromadné vyzvedávání“ dětí – stanovují trasy, na kterých dobrovolníci z řad rodičů nebo učitelů přebírají z domovů pět, nejvýše sedm dětí, které pak na kole doprovázejí do školy. Například ve městě Hasselt v Belgii tento systém funguje už řadu let.

Podobný cíl – zajistit bezpečnost dětí a přesvědčit o tom rodiče – má také pořádání zvláštních kursů pro děti. Aby trénink dětí byl úspěšný, musí takový kurs mít pečlivě naplánovanou strukturu.

Pomoc ze strany hospodářských subjektů

Existují různé způsoby zapojení soukromého sektoru.

Města by se měla obracet na soukromé firmy a získávat je k pro-

pagování cyklistiky mezi zaměstnanci (informační kampaně, instalace parkovacích ploch se sprchami a šatnami, poskytování hmotných výhod zaměstnancům, kteří do práce jezdí na kole každý den, takže nepotřebují parkovací místo pro auta).

Výrobci jízdních kol a firmy, které se zabývají jejich prodejem a opravami, mohou pomoci financovat vydání cyklistické mapy nebo informačního letáku.

Využít se ale dá i mnoho dalších příležitostí a možností – například sponzorování značek na cestách (informačních a směrových), získání pojišťoven a bank pro sponzorování publikací, získání vydavatelů nebo výrobců didaktických materiálů pro sponzorování škol jízdy na kole pro školní děti, získání vydavatelů silničních map pro sponzorování map pro cyklisty, stání pro kola nebo půjčoven kol u obchodů a na zastávkách prostředků veřejné dopravy, kde lze instalovat reklamy atd.

Všech existujících příležitostí lze komplexně využít tehdy, bude-li ve městě působit koordinátor pro cyklistiku, nebo zde bude podobné poslání plnit specializované pracoviště.

Je nezbytné, aby ve městě existovala síť prodejen a opraven jízdních kol. Kde to bude možné, tam by orgány veřejné správy měly v součinnosti se soukromými subjekty (obchodníky) vytvářet příznivé podmínky pro zakládání a fungování cyklistických prodejen – měly by nakupovat kola pro příslušníky policie a pro úřady, pošty a školy a jiné instituce ve městě.



JAK ZAČÍT

S čím byste měli začít nejdříve? Jedním z prvních kroků by mělo být vytvoření funkce cyklistického referenta nebo koordinátora. Jaké by měli tito lidé plnit úkoly? Co budou ke své práci potřebovat (včetně finančního rozpočtu)?

Zásadní roli hraje pracovník nebo pracoviště odpovídající za politiku na podporu cyklistiky

Z organizačního hlediska je ustavení pracoviště pro cyklistiku nezbytným předpokladem pro rozvoj rozumné a účinné politiky na podporu cyklistiky.

Minimálním požadavkem z tohoto hlediska je jmenování koordinátora, který bude působit v rámci městské správy. Ten by měl využít svou znalost všech aspektů cyklistiky k tomu, aby inicioval nové přístupy (při formulování koncepcí, rozhodování, realizaci i monitorování), a to na všech úrovních městské správy a ve vztahu ke všem úsekům a útvarům, které mají cokoli společného s otázkami mobility cyklistů (útvary územního plánování, životního prostředí, veřejných prací, financí, školství a mládeže, policie, dopravy atd.). Zároveň by měl dokázat posoudit i dopady procyklistické politiky.

Ideální bude, když sám tento koordinátor bude cyklistou – přinejmenším by měl za součást výkonu své funkce považovat denní dojíždění do práce na kole.

Dalším krokem by mělo být vytvoření pracoviště, určeného na podporu cyklistiky v závislosti na konkrétních možnostech daného města. Mělo by být samozřejmostí, že se koordinátorovi budou předkládat

veškeré projekty a jeho podpis by měl být nezbytným předpokladem pro všechny projekty, které se týkají územního plánování, dopravy a veřejných prací. Pro koordinátora by mohl pracovat sekretariát.

Je také možné vybrat některé pracovníky v útvarch územního plánování a veřejných prací. Ti by mohli úzce spolupracovat s cyklistickým koordinátorem. Všichni by měli mít k cyklistice kladný postoj, nebo ještě lépe, měli by kolo používat každý den nebo si na kole vyjízdit alespoň o volném čase.

Pracovní náplň takového pracoviště se nebude lišit od náplně jiných útvarů (pracovní agenda, pracovní schůzky, povinné předkládání projektů územního plánování a veřejných prací ke schválení, pravomoc k vyvíjení iniciativ, provozní rozpočet pro účely práce s veřejností, případně také vlastní rozpočet na investice nebo alespoň vyčlenění určité části z rozpočtu veřejných prací, dále mechanismy pro konzultace se skupinami cyklistů atd.).

K rozvoji cyklistiky ve vašem městě je nezbytné, aby spolu s administrativním pracovištěm působil ve městě také cyklistický výbor složený z (politicky) volených zástupců a zástupců samosprávy, veřejné dopravy a spolků reprezentujících cyklisty.



**Uherské Hradiště:
místní komunikace s dopravním
režimem upřednostňující cyklisty**



Tabulka 15 - Jak lze přihlížet k cyklistice při projednávání otázek využití veřejných prostor? Jak přistupovat k otázkám cyklistické sítě?

Síť je možno zavést na základě obecného (předběžného) plánu. V ideálním případě by takový plán měl konkrétně vycházet z prostudovaných cyklistických tras; mohl by také být založen na stávající hierarchii silnic a nově zaváděných spojek. Jestliže není možné systematicky přebudovat celou síť a zajistit tak lepší plnění potřeb cyklistů, lze alespoň uplatnit určitá specifická opatření pro každé, kdy je třeba provést jakékoli práce na komunikacích. Dodatečné náklady na splnění požadavků cyklistů jsou většinou jen minimální.

Přístup typu „shora dolů“

Komplexní koncepce



Globální přístup

Studium a zavedení plánované sítě ve střednědobém horizontu



- Rozbor jízdy – výjezdní bod/cílový bod (zjišťování počtů, statistiky, pohovory).
- Plánování sítě.
- Realizace sítě na základě prioritních zásahů a podle časového rozvržení prací

Přístup typu „zdola nahoru“

Adaptační koncepce



Mikro-opatření

Zlepšování situace v konkrétních případech



- Rozbor situací (typ vozovky, úroveň provozu, výskyt dopravních nehod, blízkost zařízení atd.)
- Začlenění cyklistiky do řešení v plánovací fázi přestavby zařízení za pomoci těchto kritérií:
 - a) **Místní nebo obecní síť**
 - Neměla by se narušit volnost pohybu (měly by se otevřít spojky, jízdy by měly být plynulé)
 - Co nejmenší (nebo žádné) rozdělení provozu
 - Eliminace fyzických překážek bránících cyklistům v pohybu
 - Snížení nejvyšších povolených rychlostí pro automobily
 - Vytvoření podmínek pro parkování jízdních kol.

Přístup typu „shora dolů“

Přístup typu „zdola nahoru“

b) Městská síť

- Zavedení mikro-opatření (pruhy pro cyklisty, posunutí stop-čáry) s cílem zajistit plynulost tras na větších silnicích
- Snížení nejvyšších povolených rychlostí pro automobily
- Uváživé zavádění hlavních zařízení (cyklistických stezek) na základě plánu propojené sítě.

Jak na to – minimalistický přístup

Jestliže na pracovišti pro podporu cyklistiky chybí zástupce samotných cyklistů, nelze – striktně vzato – hovořit o žádné politice nebo koncepci. Přesto ale i za této situace lze podporu cyklistiky zajišťovat.

Stejně důležité jako ustavení pracoviště pro cyklistiku nebo jmenování cyklistického koordinátora je vypracování studie o možnostech, jak vytvořit ve městě cyklistickou síť. Pokud to za současné situace nelze uskutečnit, např. pro nedostatek financí, nezbývá, než se s tím prozatím spokojit.

Pak je nezbytné znovu se pokoušet prosadit jmenování koordinátora.

„Koordinátor by sám měl být cyklistou“



Může to být i pracovník, jehož názor se musí tak jako tak brát z hlediska cyklistiky v úvahu (např. při schvalování veškerých projektů veřejných prací).

V České republice je příkladem jednoho z takových měst Olomouc, které uvádí v život program rozvoje cyklistické dopravy podle úkolů vyplývajících ze schváleného strategického materiálu. Jednotlivá opatření uskutečňuje pracovní skupina složená z řad pracovníků Magistrátu města Olomouce, veřejnosti, Policíí ČR a externího pracovníka z Centra dopravního výzkumu.

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc.

Když je v rámci samosprávy koordinátor jmenován, pak lze zvládnout velké množství práce, aniž by na podporu cyklistiky byl k dispozici samostatný rozpočet - cyklistická otázka se tak dostane i do těch nejmenších projektů veřejných prací, a to při každé příležitosti včetně:

- stanovení režimu na vozovkách nebo křižovatkách, kde docházelo k nehodám,
- zásahů poblíž škol v rámci opatření ke zvýšení bezpečnosti přístupových cest pro školáky,
- zavádění pruhů pro cyklisty a předsunutých stop-čar všude, kde je na hlavních tepnách potřeba opravit horizontální značení,
- přihlížení k potřebám cyklistů při přebudování křižovatek,
- systematického budování parkovacích ploch v místech, kde se sbíhají důležité cesty,
- protisměrných proudů pro cyklisty v jednosměrných ulicích.

Českou republikou vede „nadregionální“ cyklistická stezka, dlouhá 300 km. Tato Jantarová stezka je součástí mezinárodních cyklistických tras EuroVelo. Vede od Hevlína (hraničního přechodu s Rakouskem) po Hať na hranicích s Polskem. V ČR stezka prochází Brnem, Prostějovem, Olomoucí a Ostravou.

Do budování cyklistických stezek se zapojila také Národní síť Zdravých měst ČR (www.brana.cz). Některá města (Vsetín, Zlín, České Budějovice, Prostějov) financují cyklostezky ze svého rozpočtu, např. město České Budějovice vyčlenilo v roce 2000 na budování cyklostezek 7 mil. Kč (mají čtyři speciálně upravené trasy ve městě a 15 tras v okolí v rozsahu 200 km). Cyklotrasový systém Nového Města na Moravě měří přes 600km a využívá stávající silniční síť. Města mohou také čerpat z regionálních rozvojových programů (Orlová) a z okresních úřadů (Nové Město na Moravě). Okrajově města získávají podporu z občanských neziskových organizací (např. Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu města Kroměříž získalo grant z programu Doprava pro 21. století, které společně spravují Nadace VIA a Partnerství).

Zdroj: Moderní obec, č. 7, 2002

„V každém městě by mohl vzniknout cyklistický výbor složený z volených zástupců a zástupců samosprávy, veřejné dopravy a spolků reprezentujících cyklisty“



Příprava plánu je nezbytná

Je vhodné začít zkoumáním takové sítě pro cyklisty, která je vhodná pro začátečníky, ale vyhovovuje i rychleji jezdícím a zkušenějším cyklistům.

Výsledky takového zkoumání nám mohou dát více poznatků než striktně pragmatický přístup. Na základě poznatků našeho průzkumu můžeme vytvořit plán, který nám později umožní zvýšit efektivnost každého zásahu ve prospěch cyklistiky.

Podrobně připravený plán nám pomůže zjistit, co se stane při uzavření některých ulic pro provoz automobilů, při zavádění dopravních okruhů nebo při porovnání variant odstraňování překážek omezujících mobilitu cyklistů. Kde neexistují pro pohyb cyklistů žádné překážky, tam rozměry kola umožňují cyklistům jezdit i mimo „vyježděné koleje“. Cesty v rámci cyklistické sítě proto mohou zahrnovat zkratky a dokonce i menší zajíždky, kam těžší vozidla nemají přístup.

Ve městech existuje řada míst, kde lze zrušit zákazy vjezdu pro cyklisty. Patří k nim lávky pro pěší, ulice v pěších zónách, pasáže, cestičky v parku, pontonové mostky, parkoviště a slepé ulice, jednosměrné ulice, vlečné trati podél kanálů a řek, menší schodiště (kolem nichž lze vybudovat šikmou rampu) atd.

„Ve městech existuje řada míst, kde lze zrušit zákazy vjezdu pro cyklisty.“

Informace

Práce s veřejností

Není vždy možné naplánovat rozsáhlou informační kampaň nebo kampaň za zlepšení obrazu cyklistiky v očích veřejnosti (tak tomu například bývá v menších městech). V každém případě je ale nutné informovat veřejnost a především ty, kdo cestují na kole, o opatřeních, která se přijímají v jejich prospěch.

Informování o zvláštních zařízeních pro cyklisty nebo o jiných technických opatřeních má dvojí efekt: jednak zajistí, že se nová zařízení budou používat, jednak pomůže dodatečně prokázat, že úřady na cyklisty myslí; zároveň se posílí pozitivní vnímání cyklistiky.

Není však vždycky nezbytné budovat speciální zařízení pro cyklisty. Stačí začít organizovat cyklistické vyjíždky městem – ty pomohou propagovat používání kol a dají každému příležitost zažít příjemné pocity z jízdy na kole po vlastním městě. V Montrealu se taková akce každoročně pořádá pod názvem „Tour de l’Ille“ a zúčastní se jí vždy kolem 45 tisíc cyklistů! Pro děti se pořádá podobná akce, které každým rokem přiláká na 10 tisíc mladých cyklistů ve věku od 6 do 12 let. Mediální ohlas těchto projížďek je obrovský. Obě tyto akce se pořádají na okruhu, který je zcela uzavřený vůči provozu motorových vozidel. To samo o sobě dokáže přimět k návratu do sedel každého – sportovce i obyčejné výletníky.



Základní informační nástroj: mapa pro cyklisty

K informování veřejnosti je podle situace k dispozici celá řada metod a nástrojů (pravidelné informace v novinách, články v místním tisku a v publikacích určených konkrétním cílovým skupinám, rozhlasové a televizní pořady, dokumentační brožury, letáky, slavnostní zahajování různých akcí atd.).

Mapa pro cyklisty nabízí řadu výhod:

- přináší bezprostřední praktický užitek,
- mapu si lidé většinou ponechávají až do vydání nové verze,
- zadní stranu mapy lze použít pro informační texty a různá upozornění,
- mapa se může ve školách využívat jako učební pomůcka,
- jestliže jsou v ní zároveň informace o veřejné dopravě, poslouží dvojímu účelu.

Pro vydání mapy pro cyklisty lze od samého začátku snadno nalézt zdůvodnění. Určitě v ní budou vyznačeny trasy, po kterých už cyklisté jezdí. Kde takové trasy nejsou, tam mapa může v každém případě poradit, jakým trasám se cyklisté každopádně musí vyhnout a naopak které cesty se doporučují (bezpečnější trasy s malým počtem zajižděk, se zkratkami případně s pohodlnějšími zajižděkami a s upozorněními na zhoršenu kvalitu povrchu cest).

Údaje o stoupáních nebo vyznačení vrstevnic se na podobných mapách většinou nevyskytují, i když jde o informace, které mohou být cyklistům velmi užitečné při plánování trasy jízdy. Užitečné je také

rozdělení mapy do čtverců, které usnadní přibližný výpočet vzdáleností. Na mapě tohoto typu musí být vyznačeny překážky, které jsou pro cyklisty nepřekonatelné, a také místa, kde se nacházejí prodejny a opravny kol. Zapomenout by se nemělo ani na zakreslení sítě veřejné dopravy a stanovišť taxíků.

Cyklistickou mapu lze vždy později aktualizovat, přibudou-li nové značené trasy, místa pro parkování kol, jízdní pruhy pro cyklisty, cyklistické stezky atd.

Jestliže pracoviště pro podporu cyklistiky ve městě je dosud malé, mohou mnoho záslužné práce vykonat zájmové skupiny cyklistů. Ty mohou být nápomocny radou, poskytnout přehledy, informace o nejpříhodnějších trasách, údaje o nebezpečných místech a adresy prodejen a opravny kol, informace o zhoršeném povrchu cest atd.

Zapojení soukromého sektoru

Cyklistiku může podporovat i soukromý sektor. Soukromé firmy lze přimět k tomu, aby mezi svými zaměstnanci podporovaly používání kol - například tím, že se od těchto firem bude vyžadovat vypracování plánu mobility zaměstnanců. Existuje celá řada možností, jak podpořit zaměstnance jezdící na kole (kilometrovné, pomoc při koupi kola, zařízení sprch a šaten, bezplatné poskytování nápojů, tomboly se speciálními cenami pro cyklisty atd.).

Je třeba zdůrazňovat, že cyklistika je předmětem ekonomického zájmu firem. Firmy především uspoří mnoho prostředků tím, že se sníží potřeba parkovacích míst pro auta (řádově lze takto ušetřit 4000 EUR na nekrytých pozemních parkovištích a až 16 000 EUR na



parkování v podzemních garážích). Velkým přínosem je i snížení absencí v důsledku celkového zlepšení zdraví a psychického stavu zaměstnanců dojíždějících na kole.

Dobré příklady

V Bruselu působí firma, která veřejným institucím nabízí bezplatné parkování kol. Příslušné vybavení a jeho údržba se financují z příjmů za reklamu na kulturní podniky, která je umístována na rámech, u nichž se kola odkládají. Plakáty inzerující různá představení se tak stávají výrazným orientačním znakem, podle kterého cyklisté nalézají místa na odložení kol. Hlavní však je, že se městské orgány na věci přímo nepodílejí, ani jim nevznikají žádné další výdaje, což je důležité především v náběhovém období politiky na podporu cyklistiky. V rámci vlastního pilotního plánu mobility se k tomuto řešení uchýlila i Evropská komise, která nechala touto infrastrukturou vybavit místa před některými ze svých budov.

Řada iniciativ na podporu cyklistiky se rozvíjí ve Štrasburku. Mají zde 150 „služebních“ kol patřících městu (což je dobrý příklad i pro firmy), ale také čtyři místa, kde se kola pronajímají – celkem jich je 800. V roce 1998 si kolo pronajalo 31 500 studentů a 4500 osob výdělečně činných, celkem bylo v uvedeném roce uzavřeno na 63 tisíc výpůjček. Nájem kola je vhodným postupem, jak lze mnoha zájemcům dát příležitost, aby si jízdu po městě v praxi vyzkoušeli, než se rozhodnou ke koupi vlastního kola.



Vídeň – cyklostezka a stání kol před budovou Rakouského spolkového ministerstva zemědělství, lesnictví, životního prostředí a vodního hospodářství



Vídenský magistrát dal v červnu 2002 prakticky zdarma k použití 1000 jízdních kol (zvaných „viennabike“), určených pro cestu po městě. Občané platí pouze zálohu 2 EUR u stojanu, kde jsou kola připevněná jako nákupní vozíky. Více informací je na adrese: www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/stadtrad/index.htm

Krajský úřad v Liberci připravil pro rok 2003 soubor map devíti turistických regionů (oblastí Libereckého kraje a příhraničních oblastí Euroregionu Nisa) pro cyklisty. Vydání map v dvojjazyčné mutaci česko-německé a polsko-anglické podporuje Evropská unie z programu Phare CBC.

Zdroj: ČTK



Příloha 1

Cyklostezky, které vznikly v letech 1999 – 2000 v ČR v rámci programu Phare

CZ 9508.01.01 Lipno, páteřová cyklotrasa

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje 6,175 km nově vybudované cyklistické stezky, dva mosty a 31,77 km nově upravených povrchů stávajících stezek.

Doba realizace: 1999

Náklady celkem: 1,84 MEUR, z toho EU 1,62 MEUR

Investor: Sdružení lipenských obcí

CZ 9604.04.04 Libochovany – Ústí nad Labem, cyklistická stezka

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje vybudování 12,5 km cyklistické stezky v úseku Ústí nad Labem – Libochovany.

Doba realizace: 1999 – 2000

Náklady stavby: 0,62 MEUR, z toho EU 0,44 MEUR

Investor: Město Ústí nad Labem

CZ 9604.04.05 Hrádek nad Nisou, stezka pro pěší a cyklisty

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje vybudování 2582 m stezky pro cyklisty a pěší.

Doba realizace: 1999 – 2000

Náklady stavby: 0,17 MEUR, z toho EU 0,15 MEUR

Investor: Město Hrádek nad Nisou

CZ 9701.04.02 Liberec – Hrádek nad Nisou, cyklistická stezka

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje výstavbu cyklostezky v délce 3,5 km v minimální šířce 3 m v městě Liberci.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 0,59 MEUR, z toho EU 0,40 MEUR

Investor: Město Liberec

CZ 9701.04.03 Chomutov, síť cyklistických stezek

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje značení a vybavení pro 237 km cyklistických tras v regionu Chomutova a částečně Karlových Varů.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 0,09 MEUR, z toho EU 0,06 MEUR

Investor: Podkrušňohorské informační centrum

CZ 9701.04.05 Železná Ruda, cykloturistické stezky, I. etapa

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje vybudování trasy cykloturistické stezky o celkové délce 14,2 km, která je rozdělena do 5 úseků.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 0,92 MEUR, z toho EU 0,64 MEUR

Investor: Město Železná Ruda

CZ 9801.04.02 České Budějovice, cyklostezky

Předmět a cíle projektu: Celková délka stavebních úprav je 8358 m, standardní šířka jízdního pruhu cyklostezky je 3,0 m se zpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 0,69 MEUR, z toho EU 0,49 MEUR

Investor: Město České Budějovice

CZ 9801.04.03 Jindřichův Hradec, cyklistické trasy

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje rekonstrukci stávajících komunikací za účelem jejich využití pro cyklostezky a jejich značení v úhrnné délce 118 km.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 1,35 MEUR, z toho EU 0,90 MEUR

Investor: Sdružení pohraničních obcí a měst v okrese Jindřichův Hradec

CZ 9801.04.04 Brno – Vídeň, cyklistická stezka

Předmět a cíle projektu: Projekt zahrnuje výstavbu cyklostezky v délce 7 km v minimální šířce 3 m, výstavbu lávky pro pěší a opravu 2 mostů.

Doba realizace: 2000

Náklady stavby: 0,46 MEUR, z toho EU 0,41 MEUR

Investor: Sdružení „Cyklistická stezka Brno – Vídeň v Židlochovicích“

Příloha 2 – Adresář České republiky

Vládní instituce a jejich složky

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65, 100 10 Praha 10
tel.: 267 121 111, fax: 267 310 308
e-mail: info@env.cz
www.env.cz

Státní fond životního prostředí

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov
tel.: 267 994 300, fax: 272 936 597
e-mail: kancelar@sfzp.cz, www.sfzp.cz

Ministerstvo dopravy a spojů

Nábřeží Ludvíka Svobody 12/22, 110 15 Praha 1
tel.: 251 431 111, fax: 251 431 184
www.mdcz.cz

Centrum dopravního výzkumu

Líšeňská 33a, 36 00 Brno
tel.: 548 423 711, fax: 548 423 712
e-mail: info@cdv.cz, www.cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu

pracoviště Olomouc, Sekce 32 cyklistické a pěší dopravy
Krapkova 3, 779 00 Olomouc
tel.: 585 416 618
tel./fax: +420 685 725 255
e-mail: martinek@cdv.cz, www.cdv.cz

Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 278, 180 44 Praha 8
tel.: 266 097 308
e-mail: info@sfdi.cz, www.sfdi.cz

Ministerstvo pro místní rozvoj

Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1
tel.: 224 861 111, fax: 224 861 333
e-mail: info@mmr.cz, www.mmr.cz

Centrum pro regionální rozvoj

Vinohradská 46, 120 00 Praha 2
tel.: 221 580 201, fax: 221 580 284
e-mail: crr@crr.cz, www.crr.cz

Klub českých turistů

Archeologická 2256, 155 00 Praha 5
tel.: 235 514 831
e-mail: kct@klubturistu.cz, www.klubturistu.cz

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého náměstí 4, 128 01 Praha 2
tel.: 224 971 111, fax: 224 972 111
e-mail: mzcr@mzcr.cz, www.mzcr.cz

Organizace a občanská sdružení

Centrum pro dopravu a energetiku

Krátká 26, 100 00 Praha 10
tel./fax: 274 816 571
cde@ecn.cz, <http://cde.ecn.cz>

Cykloserver – informace o cykloturistice

e-mail: info@cykloklub.cz, www.cykloserver.cz

Český a slovenský dopravní klub

Cejl 48/50, 602 00 Brno

tel./fax: 545 210 393

e-mail: dopravniklub@ecn.cz

Děti Země – Komunikační centrum

Tylova 23, 301 25 Plzeň

tel./fax: 377 325 654

e-mail: deti.zeme@ecn.cz, www.detizeme.cz

Klub Bicybo

Panská 7, 601 00 Brno

tel.: 548 211 657

e-mail: bicybo@volny.cz, www.volny.cz/bicybo

Nadace Partnerství

Panská 7, 602 00 Brno

tel.: 542 218 350, fax: 542 221 744

www.ecn.cz

Program Greenways / Zelené stezky

e-mail: greenways@ecn.cz

Program Doprava pro 21. století

e-mail: hana.foltynova@ecn.cz

Národní síť zdravých měst

Šrobárova 48, 100 42 Praha 10

tel.: 602 500 639, fax: 606 757 519

e-mail: paha@nszm.cz, www.nszm.cz

Olomoučtí kolaři

Haškova 14, 783 51 Olomouc – Sv. Kopeček

e-mail: kolari@centrum.cz

<http://kolari.olomouc.com>

Oživení

www.greenways.cz

e-mail: oziveni@ecn.cz

Pražské matky

Lublaňská 18, 120 00 Praha 2

tel.: 224 324 256

e-mail: prazskematky@ecn.cz

<http://pmatky.ecn.cz>

Sdružení za šetrnou dopravu

Horní 3, 549 57 Teplice n. Metují

e-mail: setrna.doprava@atlas.cz

http://doprava.ecn.cz/Setrna_doprava.php3

Sdružení pro zdravý životní styl

<http://szzs.ecn.cz>

STUŽ – Společnost pro trvale udržitelný život

www.czp.cuni.cz/stuz

Zelený kruh

Lublaňská 18, 120 00 Praha 2

tel.: 222 517 143, fax: 222 518 319

e-mail: zk@ecn.cz

www.zelenykruh.cz - Informační a legislativní centrum pro otázky ŽP

Příloha 3 – Informační centrum Evropské unie při Delegaci Evropské komise v ČR

Hlavním posláním informačního centra je poskytovat české veřejnosti informace o Evropské unii a o vztazích EU s Českou republikou, sloužit jako první kontaktní místo pro veřejnost, jako vodítko při vyhledávání údajů a získávání informací z jiných, specializovanějších zdrojů. ICEU je oficiálním informačním střediskem Evropské unie při Delegaci Evropské komise v České republice.

ICEU zahájilo činnost v říjnu roku 1998 a sídlí v centru Prahy v Rytířské ulici. Je otevřeno 32 hodin týdně a jeho šest zaměstnanců má za úkol nejen poskytovat informace, ale také realizovat další projekty, včetně výstav a seminářů. V centru funguje prezenční knihovna, kde návštěvníci mohou vedle knih, brožur a časopisů číst denní tisk a zdarma využívat možnosti vyhledávání na internetových stránkách věnovaných evropské problematice. V ICEU je rovněž k dispozici výstavní a přednáškový prostor.

Co v ICEU můžete najít:

- ❑ oficiální publikace Evropské komise (převážně v angličtině, němčině a francouzštině)
- ❑ české brožury, publikace, letáky a informativně propagační materiály
- ❑ Týden v Evropě (elektronický magazín, k dispozici v tištěné i elektronické podobě, týdenní přehled zpráv o nejdůležitějších událostech souvisejících s Evropskou unií)
- ❑ Factsheety (stručné souhrny informací ke konkrétním tématům evropské integrace)
- ❑ CD-ROMy, videokazety, možnost sledování satelitního vysílání Evropské komise Europe by Satellite

- ❑ denně aktualizovaný monitoring tisku (resp. zpráv souvisejících s problematikou EU; archiv od druhé poloviny roku 1999)
- ❑ databáze LexDATA (obsahuje úplné texty české legislativy s odkazy na související předpisy ES)
- ❑ katalog knih, brožur a časopisů určených k prezenčnímu studiu (k dispozici na webové stránce www.evropska-unie.cz).

ICEU je také referenční středisko, které odkazuje na další informační pracoviště EU v Praze i v regionech (např. na Evropská dokumentační střediska a Euro Info Centra nebo síť Regionálních evropských informačních středisek).

A navíc ...

- ❑ pořádá vlastní výstavy zaměřené na EU a evropskou integraci (v prostorách ICEU, poté jsou k dispozici k zapůjčení do regionů)
- ❑ účastní se veletrhů (např. Svět knihy, Země živitelka)
- ❑ na jaře a na podzim pořádá pravidelné cykly seminářů zaměřených na evropskou problematiku a aktuální problémy přístupu k EU
- ❑ pro Vaši přednášku, seminář či diskusi poskytne členy Teamu Europe, tj. nezávislé špičkové odborníky na různé aspekty evropské integrace
- ❑ ve všech krajích České republiky pořádá za účasti velvyslance EU v ČR a předních osobností každého kraje kulaté stoly, jejichž cílem je povzbudit věcnou diskusi o regionálních dopadech vstupu ČR do EU
- ❑ dále pořádá semináře pro regionální novináře, na nichž přednášejí čeští korespondenti v Bruselu, novináři z členských států EU a členové Teamu Europe

- ❑ na pravidelně aktualizované česko-anglické internetové stránce <http://www.evropska-unie.cz> můžete najít aktuální zprávy o dění v Evropě, závažné projevy evropských představitelů, informace o předvstupní pomoci EU České republice, kalendář seminářů a akcí pořádaných nejen v ICEU, výzvy k podání projektů, podrobnější informace o jednotlivých politikách EU a dokumenty k vývoji v EU a k integraci ČR do EU
- ❑ na stejné webové stránce je možné se zaregistrovat a dostávat tak elektronicky aktuální informace (Týden v Evropě), pozvánky na semináře atd.

ICEU

Rytířská 31

110 00 Praha 1

tel.: 221 610 142

fax: 221 610 144

info@iceu.cz, www.evropska-unie.cz

Otvírací doba: Pondělí 14.00 – 18.00
 Úterý 10.00 – 18.00
 Středa 10.00 – 18.00
 Čtvrtek 10.00 – 18.00
 Pátek 10.00 – 14.00

Delegace Evropské komise v ČR

Pod Hradbami 17, 160 00 Praha 6

tel.: 224 312 835, fax: 224 312 850

delegation-czech@cec.eu.int

www.evropska-unie.cz



Euro Info Centra

Posláním Euro Info Center (EIC) je podpora malého a středního podnikání prostřednictvím poskytování informačních a poradenských služeb usnadňujících vstup na jednotný evropský trh a rozvoj mezinárodní spolupráce firem.

EIC Praha

Centrum pro regionální rozvoj ČR

Vinohradská 46, 120 00 Praha 2

ředitelka: PhDr. Marie Pavlů, CSc.

tel.: 221 580 295

e-mail: euoinfo@crr.cz, crr@crr.cz, www.crr.cz

EIC Brno CZ-646

Obchodní a hospodářská komora Brno

Areál BVV

Výstaviště 1, 648 04 Brno

vedoucí: Ing. Libor Kejda

tel.: 541 159 082

e-mail: eicbrno@ohkbrno.cz, www.ohkbrno.cz/eic

EIC Plzeň CZ-647

Podnikatelské a inovační centrum BIC Plzeň

Riegrova 1, 301 11 Plzeň

vedoucí: PhDr. Eva Beranová

tel.: 377 235 379

e-mail: eic@bic.cz, www.bic.cz/eic

EIC Ostrava CZ-645

Na Jízdárně 7, 702 00 Ostrava

vedoucí: Gabriela Kaločová

tel.: 595 691 232

e-mail: eic@rdaova.cz, www.rdaova.cz

EIC Hradec Králové CZ-642

Komerční banka, a.s.
Tř. ČSA 556, 502 16 Hradec Králové
kontaktní osoba: Jiří Beneš
tel.: 495 815 710
e-mail: kbhk@kbeic.anet.cz, www.koba.cz/eic.html

EIC Most CZ-644

Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje, a.s.
Budovatelů 2830, 434 37 Most
vedoucí: Mgr. Leo Steiner
tel.: 476 206 538-9
e-mail: eic@rra.cz, www.rra.cz

EIC Liberec CZ-643

Agentura regionálního rozvoje, s.r.o.
U Jezu 2, 460 01 Liberec IV
vedoucí: Tomáš Šámal
tel.: 485 226 278, 485 226 263
e-mail: info@arr-nisa.cz, www.arr-nisa.cz

Regionální evropská informační střediska

Sít Regionálních evropských informačních středisek (REIS) vzniká v rámci komunikační strategie ČR před vstupem do EU za podpory Ministerstva zahraničních věcí ČR. REIS poskytují nejširší veřejnosti informace a materiály týkající se EU a procesu přistoupení ČR do EU.

REIS - Městské informační středisko

nám. Republiky 41, 301 16 Plzeň
kontaktní osoba: Irena Benešová
tel.: 378 032 750-1
e-mail: infocenter@mmp.plzen-city.cz, www.info.plzen-city.cz

REIS – Nadace Tomáše Bati

Informační a vzdělávací centrum EU
Gahurova 292, 760 01 Zlín
kontaktní osoba: Ing. Pavel Velev, tel.: 577 219 083
e-mail: velev@batova-vila.cz, www.zlinsky-kraj.cz

REIS – Knihovna Jiřího Mahena

Informační středisko města Brna pro EU
Kobližná 4, 601 50 Brno
kontaktní osoba: PhDr. Alena Šabatová
tel.: 542 532 166
e-mail: eu.brno@kjm.cz, www.kjm.cz

REIS – AJAK Ústí nad Labem

Velká Hradební 8, 400 01 Ústí nad Labem
kontaktní osoba: Mgr. Robert Hrabčík
tel.: 475 241 889
e-mail: reis@mag-ul.cz, www.ajak.cz/reis

REIS – Krajská knihovna Vysočiny

Havlíčkovo nám. 87, 580 01 Havlíčkův Brod
kontaktní osoba: Mgr. Eva Benáková
tel.: 569 428 353
e-mail: eu@kkvysociny.cz, www.kkvysociny.cz/eu

REIS - Středisko informatiky a služeb

Regionální informační a vzdělávací centrum
Štefánikova 9, 741 01 Nový Jičín
kontaktní osoba: Mgr. Eva Mokořová
tel.: 556 704 730, kl. 6
e-mail: rive_eu@edunet.cz, www.edunet.cz/eu

REIS - Vysoká škola podnikání

Michálkovičká 181, 710 00 Ostrava – Slezská Ostrava
kontaktní osoba: RNDr. Vladimír Krajčík
tel.: 595 228 111
e-mail: vladimir.krajcik@eco.cz, www.eco.cz

REIS - Informační centrum

Gočárova 1225, 500 02 Hradec Králové
kontaktní osoba: Ing. Daniela Mandáková
tel.: 495 534 482
e-mail: reis@ic-hk.cz

REIS - Obchodní akademie a SŠ a VOŠ

Jičínská 17, 757 01 Valašské Meziříčí
kontaktní osoba: Mgr. Milena Medková
tel.: 571 611 707
e-mail: mmedkova@oavm.cz, www.oavm.cz

REIS - OS Občané pro Evropu

Smetanovo nám. 72, 570 01 Litomyšl
kontaktní osoba: Jiří Kopecký
tel.: 461 615 969
e-mail: reis@litomysl.cz, www.litomysl.cz/reis

REIS – Městská knihovna, OS Venkov 3000

Jarošovská 252/II, 377 02 Jindřichův Hradec
kontaktní osoba: Olga Hánová
tel.: 384 361 573
e-mail: reis@knih-jh.cz, ohanova@knih-jh.cz, www.knih-jh.cz/reis

REIS - Prostějov

Svatoplukova 53, 796 01 Prostějov
tel.: 582 338 258
e-mail: reisp@volny.cz, www.volny.cz/reisp

REIS pro Olomoucký kraj

Magistrát města Olomouce
Horní nám., 771 27 Olomouc
kontaktní osoba: Darina Antlová
tel.: 585 513 391
e-mail: reis@mmol.cz, www.olomoucko.cz/reis

REIS – Liberec

MWS s. r. o.
Nitranská 1, 460 12 Liberec III
kontaktní osoba: Mgr. Ivana Hubáčková
tel.: 485 251 413
e-mail: liberec@reis.cz

REIS – Kladno

Studijní středisko
Náměstí Sítná 3105, 272 01 Kladno
kontaktní osoba: Andrea Balínová
tel.: 312 608 339
e-mail: andrea.balinova@vsfs.cz

REIS – při Infocentru města Pardubice

Tř. Míru 60, POB C-40, 530 01 Pardubice
kontaktní osoba: Luděk Šorm
tel.: 466 612 474
e-mail: info@pardub.cz

REIS – Mariánské Lázně

Ibsenova 92 (hotel Kolonáda), 353 01 Mariánské Lázně
kontaktní osoba: Kateřina Popová
tel.: 354 673 711
e-mail: agentura@aroko.cz

Zdroje informací o EU na internetu

Stránky provozované Evropskou komisí:
www.europa.eu.int
Stránky Delegace Evropské komise v České republice:
www.evropska-unie.cz
Stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR o Evropské unii:
www.euroskop.cz

Zelená telefonní informační linka o EU: 800 200 200

CYKLISTIKA PRO MĚSTA

Informace pro zástupce měst a obcí

Vydalo Ministerstvo životního prostředí v Praze roku 2002
ve spolupráci s Delegací Evropské komise v Praze a s Ministerstvem zahraničních věcí
v rámci komunikační strategie ČR pro oblast životního prostředí.

Podle anglického originálu *Cycling: the way ahead for towns and cities?* vydaného Evropskou komisí v roce 2000.

Překlad: Delegace Evropské komise v Praze

Na české verzi publikace spolupracovali:

Mgr. Kamila Čeřovská (Knight & Svoboda, Praha)

Mgr. Lenka Kořínková (Informační centrum EU, Praha)

Ing. Jaroslav Martínek (Centrum dopravního výzkumu, Olomouc)

Mgr. Eva Veverková (OSV MŽP)

Ilustrační kresby Kateřina Bittmanová

Typografie a DTP nakladatelství ARSCI, Praha 1

Tisk: PB Tisk, Příbram

ISBN 80-7212-197-9