



NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE
CYKLISTICKÉ DOPRAVY

NEWSLETTER

5/2012

koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR



Projekt Central MeetBike (3CE343P2) • Projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF - www.central2013.eu

Akce

Udržitelná doprava ve městech, 15. 11. 2012, BVV Brno

Půldenní seminář s diskusemi na dané téma, který pořádá Regionální hospodářská komora Brno a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Workshop SAFECYCLE, 15. 11. 2012, BVV Brno

Workshop o využití inteligentních dopravních systému (ITS) ke zvýšení bezpečnosti jízdy na kole, který pořádá Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., sekce udržitelné mobility. Více na www.safecycle.eu

REGIONTOUR 17.-20. 1. 2013, BVV Brno

Veletř cestovního ruchu tentokrát se specializovanou částí pro cyklistickou veřejnost. www.bvv.cz/go-regiontour

BICY konference, 17. 1. 2013 Praha

Hlavním tématem závěrečné konference k zakončení mezinárodního projektu je téma rozvoje cyklistiky v evropských metropolích a vzájemného učení, včetně příkladů dobré praxe. Na konferenci vystoupí zástupci Evropské komise, ECF, Eurovelo a projektových partnerů z měst Ferrara, Graz či Erfurt. www.bici.it

Kalendář odborných akcí

se zaměřením na cyklistiku najdete v samostatném sloupci na www.cyklostrategie.cz. Termín vámi plánovaných akcí koordinujte s těmi již avizovanými. Informace o odborných konferencích, workshopech i s odkazem na podrobné informace o akci zasílejte přímo do redakce newsletteru.

Cykloslovníček

intermodalita - způsob dopravy, při kterém jeho účastník využívá různých dopravních prostředků během jedné cesty. Klasickým příkladem takového propojení různých druhů dopravy je například jízda k nádraží na kole, pak přestup do vlaku a pak další cestování třeba autobusem. Pokud se používá jízdní kolo v kombinaci s jiným dopravním prostředkem, je často ideálním partnerem veřejná osobní doprava. Autobusová a železniční doprava zvětšuje akční rádius kola, zatímco jízdní kolo posiluje zároveň plošný dosah těchto veřejných dopravních prostředků.

multimodalita - způsob dopravy, při kterém jeho účastník využívá během týdne pravidelně rozdílné dopravní prostředky. Podíl takto se přepravujících lidí například v Německu neustále stoupá a obnáší dnes již 44 % obyvatelstva. Přispívá k tomu také stále větší rozšíření flexibilních nabídek uživatelům, jako je carsharing či systém automatických půjčoven kol (bikesharing).

Cyklostrategie.cz: Nová brána k cykloinformacím

Když se před necelými devíti lety rozběhl portál cyklostrategie.cz jako zdroj odborných informací, nikdo netušil, jakým vývojem projde do dnešní doby. Zatímco první verze portálu sloužila jako internetová podpora právě schválené vládní Cyklostrategie, ta současná je zdrojem obrovského množství informací ze všech oblastí cyklistiky. V posledních letech se k portálu cyklostrategie.cz přidal ještě portál odborných cyklokonferencí cyklokonference.cz, poté se projekt Česko jede jako zastřešující portál o české cykloturistice prezentoval pilotními stránkami ceskojede.cz. Jako benjamínek se do této čtveřice právě přidal portál pro sdílení zkušeností s podporou cyklistiky ve městech cyklomesta.cz. Spousta informací, ve kterých by se mohl i zasvěcený uživatel ztratit. Proto dochází k zásadní změně.

Po diskusích a sbírání zkušeností padlo rozhodnutí – cyklostrategie.cz bude všechny cyklistické informace, podobně jako i aktualizovaný vládní dokument pracovně nazývaný Cyklostrategie 2012, který právě začal svoje řádné projednání v dotčených orgánech, zastřešovat. Stane se tedy internetovou branou, kterou budete moci vstoupit do některého z pěti portálů. Většina stávajících informací, které se dosud nacházely na cyklostrategie.cz, budou nyní na cyklodoprava.cz, menší část, určená městům, bude na portále cyklomesta.cz. Tento portál má také sloužit našim cyklistickým městům jako prostor pro sdílení zkušeností a řešení. Na třetím portále cyklokonference.cz můžete již nyní najít nejen pozvánky na odborné konference o cyklistice, ale hlavně si zde můžete stáhnout prezentace z těch minulých. Hlavní branou, kterou teď cyklostrategie.cz představuje, se můžete také dostat na pilotní verzi portálu ceskojede.cz který se má stát vstupní branou pro cykloturisty, ale později třeba i pro bikery, in-line bruslaře či pěší turisty, hlavně ze zahraničí, podobně, jako již dnes slouží k tomu to účelu švýcarský portál schweizmobil.ch. Pětici portálů, do



kterých novou branou vstoupíte, doplňuje sekce portálu ibesip.cz pro cyklisty.

Tato zásadní změna, kterou portál cyklostrategie.cz prošel, byla, nejen kvůli překlopení celého množství informací, velice náročná. Vzhledem ke změně domény je možné, že některý z linků začínající www.cyklostrategie.cz/... nebude fungovat. Budeme ale doufat, že nová struktura informací pro vás bude přehlednější a srozumitelnější a že si v ní potřebné informace lehce najdete. Pokud byste v rámci svého odborného surfování našli nějaký nedostatek, napište nám a my se budeme snažit ho co nejdříve odstranit.

SFDI vyhlásil Pravidla pro poskytování příspěvků pro rok 2013

Stejně jako v předchozích letech bude v příštím roce Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) přijímat žádosti o příspěvek v těchto oblastech: *naplňování programů zaměřených na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, výstavbu a údržbu cyklistických stezek a průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vnitrozemských vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah*. Celkově je

v návrhu rozpočtu SFDI na příští rok vyhrazeno pro příspěvkové programy 500 mil. Kč. Oproti předchozím rokem došlo k zásadní změně v časovém harmonogramu. Předložení žádosti bylo posunuto na **termín do 4. ledna 2013**. Toto posunutí umožní prodloužit dobu realizace na celou stavební sezonu. Oproti předchozím letům byla rovněž omezena maximální výše příspěvku na 10 mil. Kč. Obce navíc mohou nově získat příspěvky i na zklidnění dopravy v intravilánu a podpořit tak rozvoj bezpečné dopravy.

Více na www.sfdi.cz



ČR má svého zástupce v radě Evropské cyklistické federace (ECF)

Na dubnové výroční konferenci ECF ve Vídni byl do rady této mezinárodní organizace hájící zájmy půl milionu cyklistů v Evropě, zvolen poprvé i zástupce ČR, Daniel Mourek. Ten působí jak v ECF, tak i v řídicím výboru Evropské asociace Greenways (EGWA) jako zástupce Nadace Partnerství, která je oficiálním členem obou organizací. Absolvent VŠE v Praze a dvouletého studia udržitelného cestovního ruchu ve švýcarském Bernu je odborníkem v oblasti cykloturistiky. ECF se ve většině evropských států opírá o národní cyklistické organizace. Pro ČR tuto roli zatím plní Nadace Partnerství spolu s CDV, kde působí národní cyklokoordinátor. V radě ECF je 9 radních z 9 evropských států. Právě oni formulují cíle ECF na nejbližší období. Jejich realizaci pak zajišťuje třináctičlenný management v čele s Bernardem Ensinem. Prostředky na činnost hlavně na lobbying ve prospěch cyklistiky získává ECF zejména z členských příspěvků, z evropských projektů a od sponzorů. V roce 2011 založila ECF ve spolupráci s největšími zástupci cykloprůmyslu tzv. Cycling Industry Club s cílem zdvojnásobit počet cyklistů v Evropě v roce 2020 a podpořit cyklistiku v zemích, kde se jí zatím nedostává dostatečné pozornosti a prostředků.

Změní se poplatky za vynětí stezek ze ZPF?

Návrh, kterým se má změnit zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu se dostal na projednání v Senátu. Kvůli masivnímu budování solárních elektráren a s cílem omezit neúměrné zabírání zemědělské půdy byly „přílepky“ k zákonu č. 402/2010 Sb. od 1. ledna 2011 skokově zvýšeny příslušné sazby náhrad za vynětí ze zemědělského půdního fondu. Poplatek za vynětí tak v některých případech může i převyšovat samotné náklady na výstavbu stezek. Pokud bude návrh schválen, cyklostezky, resp. stavby pro bezmotorovou dopravu budou uvedeny ve výčtu staveb, pro které se odvody nepředepisují. Kvůli tomuto problému stále hrozí, že některé obce budou muset odmítnout peníze z Regionálních operačních programů.

Třebíč se připojuje k Uherskohradištské chartě

V úterý 23. října 2012 schválila na svém jednání Rada města Třebíče připojení k Uherskohradištské chartě. Čtyřicetitisícová Třebíč se tak stává dalším městem v ČR, které chce aktivně podporovat jízdu na kole. Za 17 měsíců se k Uherskohradištské chartě připojilo již 24 měst. V některých krajích je jich dokonce pět, v jiných, jako třeba v Karlovarském, Plzeňském či Středočeském ani jedno.

Praha - Karlín: Zóny Tempo 30 již slouží i cyklistům

Na přelomu srpna a září 2012 bylo zavedeno plošné zklidnění většiny ulic Karlína. Hlavním smyslem celého záměru je pomoci utvářet lepší místo pro život relativně rychlými a levnými prostředky a lépe tak sladit tradiční hodnoty se současnými požadavky. Úpravy organizace nyní dominující motorové dopravy jsou při formování veřejného prostoru nezbytnou podmínkou.

Základem zklidňování je opatření zvané **zóna Tempo 30**, kde je maximální povolená rychlost snížena na 30 km/h. „*Reálná cestovní rychlost zůstává srovnatelná, avšak výrazně se zvyšuje především bezpečnost provozu*“, říká autor řešení dopravní projektant a urbanista Tomáš Cach. Možnosti průjezdu územím pro automobilovou dopravu zůstaly v Karlíně beze změny, nově je navíc v naprosté většině ulic **umožněn obousměrný provoz jízdních kol**. Touto úpravou tak bylo odstraněno přes 5 kilometrů umělé vytvořených bariér cyklistické dopravy, které vyžadovaly mnohasetmetrové zajištění vyvolané jednosměrnou dopravou.

Na zklidněných ulicích bylo provedeno vodorovné dopravní značení piktogramovými koridory v křižovatkách a u vjezdů ve směru, kterým v minulých letech nebylo možné jezdit. Někde byly vyznačeny protisměrné cyklistické pruhy. Protisměrný provoz společně s veřejnou dopravou je zajištěn pouze pomocí svislého dopravního značení. S ohledem na předpokládaný vývoj lze předpokládat, že bude možné v budoucnu podstatnou část dopravního značení redukovat.

Pokud bude prokázáno, že v některých relativně delších přímých a širokých úsecích dochází k opakovanému překračování maximální povolené rychlosti, mohou být provedeny zkušební a následně trvale další opatření, vždy však s ponecháním obousměrného provozu jízdních kol. **Zóny Tempo 30 přinášejí hlavně zvýšení**

bezpečnosti provozu. Z rychlosti 30 km/h totiž řidič stihne zastavit na vzdálenost 13 metrů, zatímco v rychlosti 50 km/h nestihne ani začít brzdit. Navíc i v případě srážky s chodcem se při rychlosti 30 km/h pravděpodobnost těžkého zranění snižuje o 70 % a úmrtí dokonce o 90 % oproti rychlosti 50 km/h. Zóny Tempo 30 také umožní lepší obsluhu území volnějším a přirozenějším pohybem v ulicích pěšky či na kole jako dříve. Automobilová doprava je pouze zklidněna, nikoliv omezena: možnosti průjezdu i parkování automobilů zůstávají zachovány. Ulice jsou tišší cca o 2–3 dB.

Více na www.cyklodoprava.cz (během listopadu)



Evropská komise vyhlásila první soutěž v plánování udržitelné městské mobility

Města mohou nabídnout svým občanům různé druhy udržitelné dopravy, které uspokojí jejich potřeby. Je stále jasnější, že plány udržitelné mobility jsou klíčem ke změně. **Plány udržitelné městské mobility** (Sustainable Urban Mobility Plans, tedy SUMPs, česky PUMM) jsou definovány jako komplex vzájemně souvisejících opatření navržených k uspokojení dopravních potřeb lidí i obchodu dnes a zítra.

Evropská komise přisuzuje PUMM důležitou roli v městské mobilitě a věří, že je vhodné ocenit úsilí měst v této oblasti. Soutěž plánů mobility (SUMPs Award) je tak prvním evropskou cenou oceňující úsilí měst na poli udržitelné mobility a plánování.

Každoroční udělování ceny má zviditelnit výjimečná města a regiony v rozvíjející a uplatňující plány udržitelné mobility. Cena se tak zaměří každý rok na jedno téma související s plánováním udržitelné mobility. V roce 2012 to bude téma **Účast politiků a občanů**, v roce 2013 **Spojení ekonomických, sociálních a environmentálních politických kritérií** a v roce 2014 **Monitoring přínosů PUMM v**

praxi. Termín pro podání přihlášek je pro letošní ročník soutěže 9. listopadu a bude stejný i pro další ročníky. Vítězné město či region, které vybere porota z odborníků podle soutěžních pravidel a kritérií, získá 10 000 EUR na podporu místních aktivit pro podporu aktivit udržitelné městské mobility.

V České republice zatím nejsou s komplexním plánováním mobility zkušenosti, citelně chybí i legislativní opora. Semináře, které na toto téma pořádalo CDV, však vzbudily mezi městy velký zájem. V současné době připravují pilotní plány udržitelné městské mobility města Opava a Ostrava.

Zdroj: dotherightmix.eu

Předpisy pro elektrokola v zahraničí

Elektrokola jsou ve Švýcarsku stále oblíbenější. Od 1. května 2012 pro ně platí nové předpisy, které například říkají, že rychlost rychlých elektrokol (s rychlostí nad 25 km/h a SPZ) při asistovaném šlapání nesmí jít přes 45 km/h, výkon motoru je omezen na 1000 W a cyklistická přílba je při jízdě povinná. K elektrokolům patří nově i elektromopedy. Letošní 50. německý sněm dopravních soudů se koncem ledna vyslovil proti povinnosti nosit helmu pro řidiče pedeleků do 25 km/h. Znalci z oblasti vědy, svazů a spolků, politiky a policie objasnili, že pedeleková jízdní kola mají být za jízdních kola považována i z právního hlediska. Tomu odpovídajíc ponechávají na doporučení samotným řidičům pedeleků, zda budou nosit přílbu a uzavřou povinné pojištění odpovědnosti. V ČR se dosud prodávají jen pedeleky, tedy kola s maximální rychlostí 25 km/h při tzv. asistovaném šlapání. Pro tato kola platí stejné předpisy jako pro jiná kola. Více v [NewRide-Newsletteru](#) a na via www.astra.admin.ch.

Zdroj: e-newsletter Schweizmobilität číslo 56

Nová kniha „Shift Happens! Critical Mass at 20“

Historii masových cyklojízdy, jež posunuly vnímání cyklistiky v celosvětovém měřítku zachycuje kniha Chrise Carlssona, Lisa-Ruth Elliotta a Adriany Camarena, která k letošnímu výročí 20 let od první „Critical Mass“ jízdy v San Franciscu, vyšla v angličtině. Kniha zachycuje i desetiletou historii cyklojízdy v ČR, kterou jako spoluautor popsal Daniel Mourek. Více na www.sfcriticalmass.org



Vídeňská schránka na cykloprání

V září zprovoznili ve Vídni novou službu pro cyklisty. Na vídeňských cyklostránkách zahájila provoz elektronická schránka pro přání zdejších cyklistů. Formou jednoduchého formuláře zde může každý cyklista vložit své přání, jak vylepšit podmínky pro uživatele jízdních kol ve městě a třeba i připojit foto z daného místa. Může tedy navrhnout třeba přejezd pro cyklisty na frekventované křižovatce, dobudování zbyvajících kousků oblíbené cyklostezky, nebo upozornit na místo, kde je cyklostezka přerušena nějakou stavbou a chybí zde objízdná trasa. Vídeňská schránka pro cykloprání tak může být inspirací i pro naše cykloměsta, jak jednoduše komunikovat s kolaři, kteří využívají infrastrukturu dennodenně. Radnice slibuje doručit přání na místo, kde ho mohou splnit, i když současně upozorňuje, že ne vždy může být přání rychle splněno.

Více na www.fahrradwien.at

O zasílání newsletteru si pište na:
jaroslav.martinek@cdv.cz

Unikátní parkovací dům pro kola vznikl v Hradci Králové

Téměř rok se připravoval projekt sofistikovaného několikapatrového parkovacího domu v Hradci Králové. Plně automatizované ukládání kola i s výbavou do prostoru věže, která vyrostla na Riegrově náměstí nedaleko vlakového a autobusového nádraží, je příkladným projektem i pro další česká a moravská města. Privátní investor tu ve spolupráci s městem vytvořil parkovací věž, podobnou těm, co stojí na Tchajwanu. Tam se také inspiroval.

Téměř 11 metrů vysoká a prosklená věž o průměru 8 metrů vyrostla v blízkosti železničního nádraží a terminálu hromadné dopravy, kde již teď mají cyklisté problém najít volné místo na zaparkování kola ve stojanu. Oproti stojanům, lze kolo do parkovacího domu zaparkovat i s brašnami a přílbou. Úschovu totiž zajišťuje plně **automatické zařízení**, které kolo od cyklisty po uhrazení parkovného odebere a samo uloží na volné místo. Pak vydá žeton, který slouží k jeho vyzvednutí. Celý proces je přitom možné sledovat, neboť parkovací věž je prosklená. Parkovací dům tak nejen kolo bezpečně uschová, ale ochrání ho i před nepříznivými vlivy počasí.

Dá se přepokládat, že nejčastějšími uživateli objektu budou obyvatelé Hradce, kteří odjíždějí vlakem nebo autobusem mimo město a k nádraží či terminálu chtějí přijet na kole, či lidé, kteří v blízkosti Riegrova náměstí pracují a nemají možnost si kolo bezpečně uschovat. Parkovací věž ale jistě rádi využijí i ti, kteří jezdí pravidelně hromadnou dopravou do Hradce pracovat a chtěli by zde mít k dispozici své kolo pro dopravu po městě, nebo i turisté, kteří se s kolem dopraví do centra a chtějí si město v klidu a bez kola a brašen prohlédnout.

Tento první ukázkový a plně automatizovaný parkovací systém pro kola je plně v režii investora. „Doufáme, že parkovací dům osloví hlavně ty cyklisty, kteří z obavy před ztrátou

kola do města dosud nevyjíždějí. Třeba i proto, že ve věži mohou být zaparkována i drahá kola, která zde budou pojištěna,“ uvedl za investora Rudolf Bernart.

Rudolf Bernart oslovil město již dříve. Společně pak vytypovali několik lokalit, kde by mohla parkovací věž stát. Město poskytlo na tuto investici vhodný pozemek, dodavatelé z Tchajwanu pak na vybraném místě během jednoho měsíce věž postavili. Celkové náklady na vybudování věže dosáhly necelých 8 milionů korun. Kapacita věže je 116 kol, parkovné za kolo by nemělo být aspoň v prvních měsících vyšší než 5 korun.

„V případě, že by se užití tohoto pilotního parkovacího domu v Hradci Králové osvědčilo, uvažuje město o vybudování dalších parkovacích domů,“ uvedla tisková mluvčí hradeckého magistrátu Magdalena Vlčková.



Federace cargobikových přepravců založena

Na třicet společností z Evropy využívající nákladní kola (cargo bikes) k přepravě zboží založilo 16. července v britské Cambridge Evropskou cykloglogistickou federaci. Zástupci těchto společností diskutovali o tom, jak zlepšit doručování zboží ve městech a jak tuto službu využívající nákladních kol vhodně propagovat.

„Společně budeme schopni ovlivňovat a přesvědčovat politiky, že nákladní kola představují reálnou alternativu pro doručování nákladu v zácpami zasažených oblastech městských center. Více doručovacích nákladních kol znamená méně nákladů v centrech a bezpečnější a pro život příjemnější ulice,“ říká Rob King, zakladatel společnosti Outspoken Delivery z hostitelského města, která využívá k rozvozu nákladních kol. Podle výzkumu v rámci projektu Cycle Logistic financovaného z EU, činí lehké zboží 50 % nákladu a na 25 % veškerého zboží může být přepravováno na kole.

Podobná studie v holandském městě Breda zjistila, že z 1900 nákladních aut, která každodenně vozi zásilky, musí být autem doručeno jen méně než 10 % a 40 % zásilek představuje jen jednu krabici.

V ČR provozuje zatím cargo kolo např. pražská cyklo dílna BajkAzyl a cargo kolo využívá k dodávkám z farmářských trhů do restaurací či na cateringové akce. Cargo kola jsou propagována i v nové pražské kampani Nakupuj na kole občanského sdružení NaKole.cz, kterou podpořila Nadace Partnerství a SRAM fund.

Zdroj: tisková zpráva ECF, 16. 7. 2012