

Chtěli byste ve vašem městě zlepšit podmínky pro cyklisty a chcete pro to něco udělat? Zde je několik návrhů, které můžete použít, máte-li chuť.

PRO OBČANY

Kolo do města patří. Jezdit na kole po městě je normální. Už změnou svého postoje a tím, že se nebojíte o tom mluvit, děláte velký kus práce.

Podívejte se, jak je na tom vaše město. Na www.nakole.cz můžete ohodnotit, jak je přátelské k cyklistům.

Hledejte lidi, kteří smýšlejí podobně. Také můžete najít a kontaktovat nejbližší občanské sdružení nebo cyklistický spolek.

Napište svému zastupiteli. S konkrétními náměty se obraťte na svoje zastupitelstvo. Jezděte. Projedte svou trasu do práce, na poštu, do obchodu. Jsou na ní úzká či nebezpečná místa? Napište o tom svému zastupiteli.

Zúčastněte se cyklojízdy. Termíny některých cyklojízdy najdete na <http://cyklojizdy.ecn.cz>. Společnou jízdu městem můžete také sami zorganizovat.

Volby jsou příležitost ke změně. Dívejte a ptejte se, co pro cyklisty udělali stávající zastupitelé.

Napište médiím. Dopisy čtenářů jsou pro novináře důležité jako zpětná vazba, ukazují o čem by měli psát, co zajímá čtenáře.

PRO PŘEDSTAVITELE MĚST A OBCÍ

Jako zastupitel města nebo obce máte mnoho možností, jak odstartovat politiku na podporu cyklistiky nebo pro její posílení. S čím byste měli začít nejdříve? Zde je návrh několika iniciativ: **Cyklistika pro města.** Dejte tuto příručku kolovat, ukažte ji kolegům a nadřízeným.

Cyklistický koordinátor je klíčovou osobou. V rámci městské správy by měla působit osoba se znalostí všech aspektů cyklistiky a s vazbou na další útvary související s mobilitou cyklistů.

Vyhledejte osoby se znalostí. Vyhledejte místní cyklistické spolky anebo sdružení na regionální a celostátní úrovni.

Jděte sami příkladem. Osobní příklad udělá nejvíc – pozitivně i negativně. „Když může jezdit na kole starosta, tak přece každý...“

Snažte se najít na vašem úřadě možnosti jak sobě, kolegům i občanům usnadnit a zpříjemnit cestování na kole. Máte na úřadu cyklistické stojany na kola? Mají se cyklisté / zaměstnanci kde převléknout a osprchovat?

Hledejte možnosti, jak zpříjemnit cestování na kole po vašem městě. Existují ve městě stojany na kola, v nichž je možné je dobře uzamknout? Vedou k důležitým místům ve městě cyklostezky nebo alespoň pro cyklisty bezpečné ulice?



MŽP

Vršovická 65, 100 10 Praha 10
tel.: 26712 1111, fax: 26731 0308
e-mail: info@env.cz, www.env.cz



Eurocentrum Praha

Jungmannova 24, Praha 1
tel.: 221 455 311
e-mail: dotazy@euroskop.cz

Vydalo Ministerstvo životního prostředí v rámci komunikační strategie České republiky po vstupu do Evropské unie.
Publikace ve formátu PDF je na www.env.cz/edba



Cyklistika pro města



Informace pro zástupce měst a obcí

Překlad z anglického originálu "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)

© European Communities, 1999

Reprodukce je povolena s uvedením zdroje na základě dohody s EU - LP-031-CS ze dne 18. 5. 2006 (2006-COP-219)

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

Fotografie na str. 7, 30, 51, 54 a 76 jsou z archivu OSV MŽP

Poděkování Jaroslavu Martínkovi z Centra dopravního výzkumu, Olomouc (většina fotografií z ČR, informace str. 32-35 a mapa str.55).

Poděkování Magistrátu hl. města Prahy za fotografie na str. 13, 37 a 54.

Poděkování řediteli Odboru vnějších vztahů MŽP Mgr. Jakubu Kašparovi za přípravu „desatera“ pro cyklisty na 4. stranu obálky.

Poděkování tvůrcům webových stránek: <http://www.nakole.cz>.

Poštovní a webové adresy, telefonní, faxová a e-mailová spojení (včetně údajů o České republice) jsou aktuální k datu předání této publikace do tisku (30. června 2006). Za překlad, aktualizaci textu a české dodatky zodpovídá MŽP ČR

Překlad: Delegace Evropské komise v Praze

Aktualizace textu a české dodatky: MŽP 2002 a 2006

Odpovědná redaktorka: Mgr. Eva Veverková, OVV MŽP

Odborná spolupráce: Centrum dopravního výzkumu, Olomouc

© Ministerstvo životního prostředí, 2002, 2006

Illustrations © Kateřina Bittmanová, 2002, 2006

IBSN 80-7212-387-4

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 se 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 nesplňuje 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 kola jako běžného



Stavros Dimas,
evropský komisař
pro životní prostředí



Margot Wallströmová,
místopředsedkyně EK

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 nejúčinněji 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 jejích hlavních doporučení, která se dosud ve Vašem městě neuplatňovala.

Margot Wallströmová, *evropská komisařka pro životní prostředí**

** Od listopadu 2004 je komisařem Evropské komise pro životní prostředí Stavros Dimas, zatímco Margot Wallströmová je místopředsedkyní EK a komisařkou pro vztahy s institucemi a komunikační strategii.*

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 (36)

Cyklistice musíme přičíst k dobru blahodárný 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 (44)

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 zdlouhavé. 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 (50)

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?



Ostatní vám pomohou (56)

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 nejsnáze využít, protože na malé ploše soustřeďují velké množství informací.



Jak začít (70)

S čím byste měli začít nejdříve? Jedním z prvních kroků by mělo být vytvoření funkce cyklistického koordinátora. Jaké by měl plnit úkoly? Co bude 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

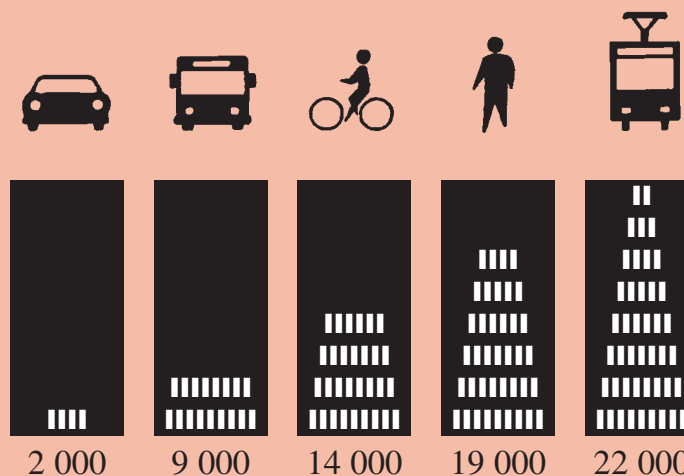
doprava měla ve městech přednost před soukromými automobily. Podobné průzkumy na místní úrovni (např. nedávná šetření ve Francii) tyto poznatky potvrzují.



Každodenní situace na magistrále v Praze

Počet lidí, kteří projdou nebo projedou 3,5metrovým úsekem městského prostoru za 1 hodinu

Již na první pohled je patrné, že použití auta ve městě je méně efektivní než použití jiných způsobů dopravy.



Zdroj: Botma & Papendrecht, Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft, 1991

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, poskytne 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 zvlášť 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. Na kole si můžeme zajet ve městě prakticky kamkoliv a přitom se vyhneme dopravním zácpám. Proto by zástupci města a ti, kteří připravují jeho rozvoj, neměli

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 jízdnicích kol by mělo být ve městech oproti automobilům zvýhodněno. Na jízdnicích kola tedy lidé pohlížejí přinejmenším stejně pozitivně 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 koncepci 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“.

„Veřejná doprava není jedinou alternativou“

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 nejpríznivějším 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.

V září 2005 navrhla Evropská komise Tematickou strategii zaměřenou na znečištění ovzduší. Jejím cílem je do roku 2020 snížit každoroční počet předčasných úmrtí na nemoci způsobené znečištěním ovzduší o téměř 40 % oproti roku 2000.

Strategie se vztahuje na všechny významné atmosférické znečišťující látky, ale zvláštní pozornost věnuje jemným prachovým částicím a přízemnímu ozonu, protože ty představují pro lidské zdraví největší nebezpečí. Strategie sníží počet předčasných úmrtí, které každoročně způsobují jemné částice a ozon, z 370 000 v roce 2000 na 230 000 v roce 2020.^{**}

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.

^{**}) Zdroj: <http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/index.htm>

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 poškozuje 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 poškozuje duševní i fyzické zdraví“



Olomouc - příklad
cyklostezky v parku

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 roce 2005 vydalo Ministerstvo životního prostředí Aktualizovaný Integrovaný národní program snižování emisí, který zároveň plní funkci Národního programu ke zlepšení kvality ovzduší. Základním cílem programu je dosažení národních emisních stropů pro SO₂, NOX, VOC a NH₃ v horizontu roku 2010.

MŽP na svých webových stránkách vydalo Informace o emisních inventurách a emisních projekcích České republiky 2005. Zpracování této zprávy ukládá nařízení vlády č. 351/2002 Sb., kterým se stanoví závazné emisní stropy pro některé látky znečišťující ovzduší a způsob přípravy a provádění emisních inventur a emisních projekcí, ve znění nařízení vlády č. 417/2003 Sb., § 6 odst. 4, kterým se transponují požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES, o národních emisních stropích pro některé látky znečišťující ovzduší. Směrnice ukládá členským státům ve svém článku 8 „Zprávy členských států“ nejpozději do 31. prosince každého roku oznámit Komisi a Evropské agentuře pro životní prostředí své emisní inventury a emisní projekce pro rok 2010.

Zdroj: MŽP– www.env.cz



PROČ JÍZDNÍ KOLO?



Praha: úsek stezky Bráník – Modřany; cyklistické stezky jsou navrhovány se záměrem, aby je mohli využívat také bruslaři a vozíčkáři.

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. Určili jste kolu nějak-

ou 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



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 úsporami, jejichž dosažení cyklistika umožňuje. Patří sem:

- ❑ Volnější dopravní cesty a snazší dopravní prostupnost 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 pocítí 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 vypočítali, 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 snížení 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.

Tento trend byl následně potvrzen ve vládním usnesení ČR ze dne 4. ledna 2006 č. 14 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Zdroj: www.mdcz.cz



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; vybírání 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	Portugalsko	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 vyplývané 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 mezinárodní statistikách, 1997, GŘ VII/UITP/ECF



Co cyklistika přináší obyvatelům a co soukromému sektoru?

Nepotlačovat individuální volby

Je logické, že by se veřejná 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 zástupci měst věnovali cyklistice stejnou pozornost jako ostatním druhům dopravních prostředků a aby přitom přihlíželi k potenciálním možnostem každého ze způsobů dopravy a také k ná-

V současné době je na území ČR vyznačeno celkem asi 20 tis. km značených cyklistických stezek a tras. Každým rokem se tato síť rozšiřuje o jeden až dva tisíce km. Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s Klubem českých turistů a Svazem měst a obcí a obcí usiluje o to, aby se aktivita komunální sféry zaměřila především na zkvalitnění této sítě. Zejména se jedná o zajištění údržby značení cyklotras a budování nových cyklistických stezek, které by odvedly cyklisty z rušných silnic II. a III. třídy na bezpečné cyklokomunikace. Cyklostezky se tak začínají budovat nejen podél toků, ale i začínají spojoval města s příměstskými obcemi. Součástí cykloturistických programů musí být kvalitní ubytovací a stravovací služby. Takto vybudovaná síť cyklotras, s odpovídajícími službami, s napojením na evropský systém cyklotras EuroVelo, může přilákat zahraniční cykloturisty. Přehled nejatraktivnějších cyklotras vyjde v roce 2006 v katalogu „Cycling easy and free“.

Amsterdam:

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



ladům 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. Musí se vytvořit podmínky, aby bylo možno kola bezpečně odložit na zastávkách veřejné dopravy a bez problémů s nimi nastoupit do veřejných dopravních prostředků.

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.



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 místy 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 průjezd dopravou, 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.

České Budějovice: nový most pro pěší a cyklisty vede přes dopravní komunikaci a řeku k nákupnímu středisku

Zdroj: Ivan Minařík, Magistrát ČB





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 / objížďky pro cyklisty	70 %
omezení provozu motorových vozidel	28 %
hlídaná parkoviště pro kola	21 %
kampaně na podporu cyklistiky	11 %
možnost nájmu kol	8 %

Pardubice: příklad cyklistické stezky



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 lidi 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

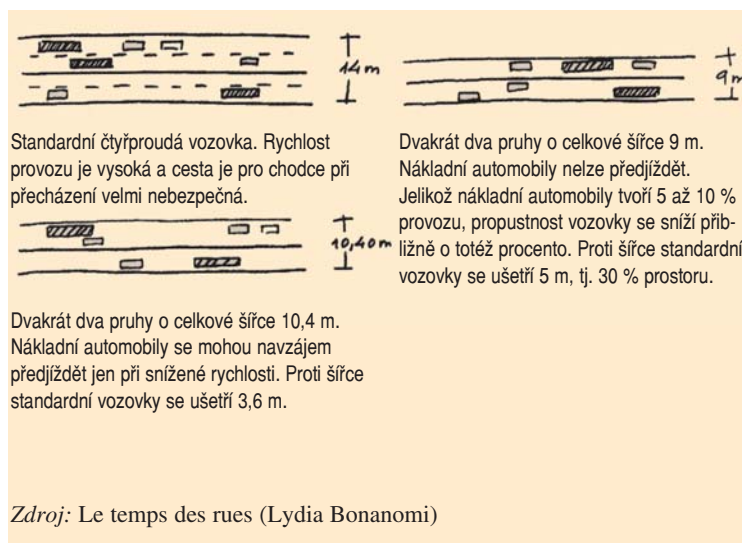
Ve všech evropských zemích je většina obyvatel – a někde značně převládající většina – přesvědčena, že existuje-li rozpor mezi potřebami cyklistů a motoristů, měl by se takový konflikt řešit ve prospěch cyklistů.

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.





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 straní 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



Tabulky 6 až 9 obsahují počty kladných odpovědí na různé otázky položené v průzkumu 1000 dotázaným osobám z každé země (kromě Rakouska, Švédska a Francie) a vyplývají z nich tyto závěry:

- ❑ 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

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 jízdy je vhodnou náhradou 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 VSTŘÍCNÝM 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.

Jízdní 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 tamním městě Västerås (115 tis. obyvatel) 33 % obyvatel jezdí denně na kole do práce. Zatímco

Jihlava: i když se jedná o kopcovité město, přesto je nakloněno rozvoji cyklistické dopravy

Zdroj: Magistrát města Jihlavy, Odbor rozvoje města

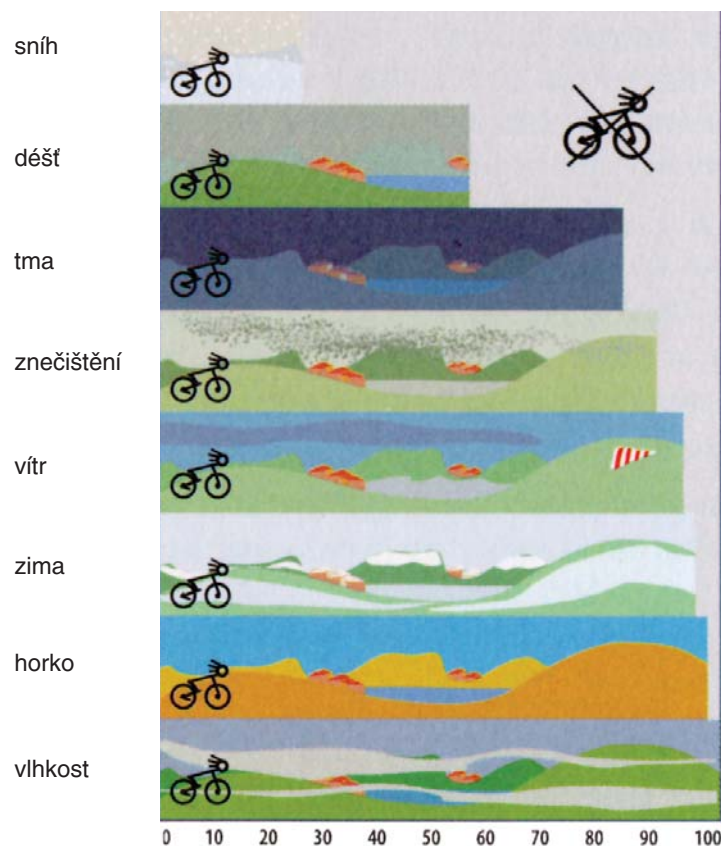


v jižních zemích je po určitou část roku cyklistice na překážku příliš velké horko, v zemích s mírným podnebím lze na kole jezdit v průběhu roku déle.

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 dojíždějících. 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 např. Ústí nad Labem, Zlín, Jihlava, Žďár nad Sázavou či Vsetín investují do cyklistické dopravy stejně tak jako např. Hradec Králové či Brclav, považované za typicky cyklistická města.*



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 užívá 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 jízdy 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 % Dublinčanů, 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.



Cyklisté v centru Dublinu

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 roce 2006 má město 320 km cyklotras. 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 letiště 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 Schwarzwaltu 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 zpracovaná celková koncepce městské mobility. Za léta 1976–92 se používání jízdních kol ve



Freiburgu zdvojnásobilo a dnes na ně připadá 20 % všech uskutečněných 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 nedávného průzkumu si 63 % motoristů myslí, že auta ve městech už patří minulosti. A co je ještě povzbudivější, 80 % zdejších motoristů věří, že používání aut by se mělo omezit, aby se zvýšila dopravní průchodnost městských komunikací. V roce 2005 má Štrasburk 400 km cyklistických tras a stezek. Pro cyklisty jsou také přístupné některé autobusové trati. Je možné pronajmout si kolo na den, na měsíc i celoročně („Vélocation point“). Hlídaná parkoviště kol (Véloparcs) nabízejí bezpečné uložení kol za mírný poplatek. (viz: /www.strasbourg.fr)

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

Ženeva

Ženeva v roce 1987 zahájila budování 13 cyklistických tras, které v současnosti měří přes 100 km a stály více než 4 mil. 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 rozhodl 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.



Rozvoj cyklistiky v českých krajích

JIHOČESKÝ KRAJ

V roce 2004 založil Jihočeský kraj, 23 jihočeských měst a další partneři Nadaci Jihočeské cyklostezky. Nyní Nadace Jihočeské cyklostezky zahájila několik projektů, mj. na rozvoj marketingu služeb pro turisty, obnovu poničeného cykloturistického značení, organizování cyklistických jízd pro veřejnost, ale i postupnou přípravu velkých infrastrukturních projektů – Vltavská (350 mil. Kč) a Otavská cyklostezka (300 mil. Kč). Ke snahám nadace se v roce 2005 připojilo více než 50 jihočeských měst, která s ní uzavřela smlouvy o partnerství.

kontakt: srb@kraj-jihocesky.cz

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Kraj má zpracovanou studii dobudování cyklistické infrastruktury a specifických forem cyklistiky. Její výsledky slouží především pro stanovení nejvhodnější strategie pro rozvoj cyklistické dopravy v kraji, navržení finančního rámce pro rozšiřování sítě cyklotras a pro zajištění financování jejich údržby a další. Dalším cílem je vybudování kvalitní datové základny cyklotras a poskytování informací o cyklotrasách procestovního ruchu. Mezi významné připravované projekty kraje patří cyklostezka Brno – Hevlín (Wien) (95 mil. Kč) nebo cyklostezka podél Baťova kanálu (130 mil. Kč).

kontakt: keprt.jaroslav@kr-jihomoravsky.cz

KARLOVARSKÝ KRAJ

Kraj má od roku 2003 zpracovanou Analýzu cyklistické dopravy Karlovarského kraje a od r. 2004 schválenou Strategii rozvoje cyklo-

turistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji. Prioritou všech aktivit je projekt a získání grantu z programu PHARE na zpracování studie proveditelnosti cyklostezky podél Ohře (listopad 2004, délka 102 km, náklady 308 mil. Kč). V roce 2006 poskytl kraj příspěvek městům Cheb, Kynšperk a Sokolov na cyklostezku podél Ohře ve výši 7 mil. Kč. Kraj spolupracuje na základě smlouvy (v letech 2005 až 2008) s Klubem českých turistů o poskytování příspěvku na značení ve výši 200 tisíc Kč za rok.

kontakt: milan.zukal@kr-karlovarsky.cz



Páteří cyklostezka Města Sokolov - podél Lobežského potoka

Zdroj: Marek Faust, MÚ Sokolov

LIBERECKÝ KRAJ

V kraji byl analyzován skutečný stav cyklotras z hlediska jejich vedení a bezpečnostních aspektů. Uskutečnila se kategorizace tras a sítě mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů. V současnosti se dokončuje on-line tvorba pasportů jednotlivých cyklotras s informacemi o trasách. Kraj si nechává zpracovat Koncepti bezmotorové dopravy včetně návrhu navigačního systému v síti bezmotorové dopravy. Pozornost věnuje zejména vybudování cyklotrasy Jizera (100 mil. Kč), cyklostezek Nisa (40 mil. Kč), Nová Hřebenovka (280 mil. Kč), Ploučnice (80 mil. Kč) nebo Česká Lípa – Kamenický Šenov (80 mil. Kč).

kontakt: iveta.moravcova@kraj-lbc.cz



KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Vzhledem k svému rozsahu se Konceptce cyklo dopravy Královéhradeckého kraje uskutečňuje v dílčích krocích. Návrh předpokládá postupně dořešit a vybudovat Labskou cyklotrasu, (KČT č. 24), Jizersko-krkonošskou a Jesenicko-orlickou magistrálu, (příhraniční cyklotrasa KČT č. 22), Žitavskou cyklotrasu, (Jičín – Hradec Králové), Orlickou cyklotrasu (Hradec Králové – Potštejn) a cyklotrasu Nový Bydžov – Kopidlno – Rožďalovice. Následně zpracované projekty měly mj. upřesnit navržené koridory a skutečné reálné vedení cyklotras v rámci schválené koncepce. V roce 2004 kraj poskytl na rozvoj cyklotras, jejich projektovou přípravu nebo infrastrukturu zhruba 9,5 mil. Kč a v roce 2005 více než 5 mil. Kč.

kontakt: pmucha@kr-kralovehradecky.cz

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Kraj má zpracovanou Konceptci rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji, která formuluje zásady „cyklopolitiky“ kraje a určuje odpovědnost za jejich plnění. Významnými projekty kraje jsou cyklostezka Krnov – Opava – Velké Hoštice (64 mil. Kč) nebo koridor Greenways Krakow – Morava – Vídeň (102 mil. Kč).

kontakt:

libor.castka@kr-moravskoslezsky.cz

**Ostrava. Společná stezka pro
pěší a cyklisty, směrově
rozdělená**



OLOMOUCKÝ KRAJ

V Konceptci rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje schválené v roce 2003 se kraj zavázal podpořit budování cyklostezek. Zatímco v roce 2004 na tento účel vyčlenil ze svého rozpočtu 9,5 mil. Kč, v roce 2005 a 2006 už 15 mil. Kč. I díky této pomoci bude snazší vybudovat na území kraje cyklostezku Bečva (225,5 mil. Kč). Trasa cyklostezky Bečva by po svém dokončení měla propojit 28 obcí v okrese Přerov, ležících v údolí stejnojmenné řeky a měla by měřit celkem asi 70 kilometrů. Je součástí oficiálních rozvojových dokumentů Olomouckého kraje.

kontakt: l.ruzicka@kr-olomoucky.cz

PARDUBICKÝ KRAJ

Téměř na celém území kraje je vyznačeno (až na výjimky v souladu s metodikou KČT) 172 tras v délce 3 441,7 km. Je zpracován přehled vyznačených a schválených cyklotras a cykloturistických tras s tabulkovým a mapovým výstupem. V krajském městě síť samostatných cyklostezek čítá zhruba 35 kilometrů. Dalších 40 kilometrů značených tras vede podél silnic. V kraji se připravují tři velké cykloprojekty: Labská stezka – Hradec Králové – Pardubice (120 mil. Kč); Pardubice – Chrudim (44 mil. Kč) a víceúčelové komunikace Tiché Orlice a Třebovky (133,7 mil. Kč).

kontakt:

milan.novak@pardubickykraj.cz



Cyklostezka v Pardubickém kraji.

Zdroj: Jana Macáková, KÚ Pardubice



PLZEŇSKÝ KRAJ

Kraj v roce 2004 nechal zpracovat projekt Nadregionální cyklistické trasy Plzeňského kraje. Rada se usnesla na podpoře výstavby páteřní mezinárodní cyklistické trasy Praha – Plzeň – Regensburg jako cyklostezky (300 mil. Kč). Zpracování návrhu cyklotras nadregionálního významu ovlivnilo i návrh dvou nových nadregionálních cyklotras č. 37 a č. 38. Tím se počet nadregionálních a vyšších cyklotras v kraji zvýšil na pět. K aktuálním projektům patří výstavba cyklostezky Gerlova Huť – Nová Hůrka – Prášily – Srní v rámci cyklotrasy č. 33 (14 mil. Kč).

kontakt: zaneta.novakova@kr-plzensky.cz

PRAHA

K podpoře cyklistické dopravy byla v roce 2003 ustavena pracovní skupina, která koordinuje rozvoj cyklistické dopravy na území hlavního města. Od jejího vzniku bylo investováno do pražského systému cyklotras a cyklostezek přes 65 mil. Kč. Základní systém cyklistických tras o celkové délce zhruba 450 km vychází ze studie zpracované již v roce 1993. Nyní se chystá zcela nový koncepční materiál. Budou to trasy celoměstského významu, které pokryjí celé území města. Cyklista bude mít minimální nebo lépe žádný kontakt s intenzivní automobilovou dopravou. V současné době je v rámci tohoto systému vyznačeno asi 162 km cyklistických tras (z toho 64 km, tj. 40 % vede po komunikacích bez automobilové dopravy). V roce 2006 podpoří Praha rozvoj cyklistické infrastruktury částkou zhruba 28 mil. Kč a na údržbu, resp. opravy půjde 4 až 5 mil. Kč. Všechno podstatné je na www.praha-mesto.cz/cyklo.

kontakt: gup@cityofprague.cz, www.praha-mesto.cz/cyklo

STŘEDOČESKÝ KRAJ

Jedním ze zásadních kroků bylo rozhodnutí o zpracování rozsáhlého a komplexního dokumentu, který analyzuje současný stav rozvoje cykloturistiky na území kraje. Významné jsou zejména dvě cyklostezky Kolín - Velký Osek a Kolín – Ovčáry, které budou součástí dopravní infrastruktury pro kolínskou automobilku. Dále je dokumentačně připravena cyklostezka v oblasti Hořín a Mělník v délce 19,5 km (45 mil. Kč) a začala projekční příprava části vltavské cyklostezky v oblasti města Libčice nad Vltavou v délce 6,25 km (20 až 25 mil. Kč). V roce 2006 bude kraj financovat vyhledávací studie dalších páteřních cyklostezek a finančně podpoří i návaznou projekční přípravu.

kontakt: bina@kr-s.cz

KRAJ VYSOČINA

Na území kraje je v současné době 2246 km značených cykloturistických tras (z toho je 316 km I. třídy, 287 km II. třídy a 1643 km III. třídy – regionální a místní trasy). Kraj vypisuje každoročně z účelového Fondu Vysočiny grantový program Doprovodná infrastruktura cestovního ruchu. Finančně podporuje také údržbu cyklotras, opravu a doplnění značení a rozvoj doprovodné infrastruktury

Jihlava: U Vodního ráje jsou cyklostezka a chodník vedeny odděleně.

Zdroj: Magistrát města Jihlavy,
Odbor rozvoje města





(v letech 2003 až 2005 11,5 mil. Kč). Jsou schváleny zásady Zastupitelstva kraje Vysočina pro poskytnutí dotace z rozpočtu kraje na kofinancování výstavby cyklotras a cyklostezek v kraji. K významným připravovaným projektům patří Mlynářská stezka (100 mil. Kč) a cyklotrasa Jihlava – Třebíč – Raabs (124 mil. Kč).
kontakt: mattyasovska.j@kr-vysocina.cz

ÚSTECKÝ KRAJ

Koordinační studie rozvoje cyklostezek obsahuje bilanci stávajících i plánovaných cyklotras a cyklostezek, projektovou a finanční připravenost, stanovení páteřní sítě a tras regionálního a místního významu, odhad finančních potřeb a zdrojů či informací o koordinaci se sousedními kraji a Saskem. Středem pozornosti je vybudování Labské stezky (190 mil. Kč) a cyklostezky Ohře (155 mil. Kč). Kraj již od roku 2003 každý rok poskytuje KČT 700 tisíc Kč na obnovu turistického značení a cykloznačení. Kraj plánuje založit Nadaci severočeských cyklostezek.
kontakt: hajsman.p@kr-ustecky.cz



Úsek Labské stezky v Ústí nad Labem: cyklistické stezky jsou navrženy i ze záměrem, aby je mohli využívat také bruslaři a vozíčkáři

ZLÍNSKÝ KRAJ

Cyklistická doprava v kraji se bude rozvíjet podle už schváleného Generelu dopravy Zlínského kraje a návrhu Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje. Tato koncepce se bude v roce 2006 aktualizovat a na jejím základě by mělo dojít k výraznější finanční podpoře výstavby cyklostezek na území kraje. Aktivita mikroregionů, obcí a podnikatelů se nejvíce projevila při zpracování projektu Cyklostezka Bečva (49 mil. Kč), dále při rozvoji sítě cyklistických stezek v okolí Baťova kanálu (150 mil. Kč), realizaci stavby Staré Město – Velehrad, která napojila toto významné poutní místo na síť cyklistické dopravy a konečně při vybudování několika staveb na spojení Veselí nad Moravou – Staré Město.

kontakt: frantisek.brachtl@kr-zlinsky.cz

Zdroj: www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/cil_4_1.html
(otištěno se svolením autora: Jaroslav Martinek, vedoucí sekce cyklistické a pěší dopravy, Centra dopravního výzkumu, Brno
kontakt: martinek@cdv.cz





BEZPEČNOST: ODPOVĚDNOST

Cyklistice musíme přičíst k dobru blahodárný 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 – park Stromovka (levé foto)

Praha – cyklistická stezka ze sídliště Černý Most směrem na Dolní Počernice

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 chlapci, kteří si řádně neosvojili pravidla. Jde o pravidla, jejichž cílem je držet na uzdě cyklistické nadšení dospívajících.



**Tabulka 10 – Riziko (počet) dopravních nehod na milion kilometrů**

Tento příklad pochází z nizozemských statistik (nezahrnují se jízdy po dálnicích, tvořící 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 zkreslené v neprospěch cyklistů, protože se na jejich straně počítá i s věkovou skupinou dětí, které jednak 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

V ČR se města a obce také potýkají s nárůstem automobilové dopravy. Pro zlepšení současného stavu přijala ČR řadu opatření, které jsou v souladu s evropskými trendy. Vláda ČR schválila v červenci 2005 Dopravní politiku ČR na léta 2006 – 2013. Jedním z témat této politiky je omezení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně podpory nemotorové dopravy (viz. cíl 5. 3.)

Zdroj: [/www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf](http://www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf)

V roce 2006 je možné z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury čerpat na projekty budování cyklostezek 100 mil. Kč. Dalších 50,0 mil. Kč bude financována přímo ze státního rozpočtu. Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je kvalitně připravit takové projekty, aby bylo možné čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013. Jak ukázala aktuální studie připravenosti mezinárodních a dálkových cyklotras ČR ze září 2005 (zdroj CDV), připravují se rozsáhlé projekty cyklistických stezek a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 mil. Kč.

Zdroj: www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/cil_2_3.html

„Cyklistické stezky jsou pro cyklisty symbolem bezpečí“



Je třeba zdůraznit, že cyklisty a ty, kdo jezdí na mopedech a motorech, 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 vládnoucí 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

**Příklad cyklistické stezky
v Hradci Králové**



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 sítě 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, vynívá porovnání ve prospěch cyklistů. Navíc lze vzít v úvahu, že tělesné cvičení posiluje odolnost vůči účinku škodlivin.

	cyklisté [μg/m ³]	motoristé [μg/m ³]
oxid uhelnatý (CO)	2670	6730
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 nevstoupíme, 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 tyto 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 chvillemi 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).

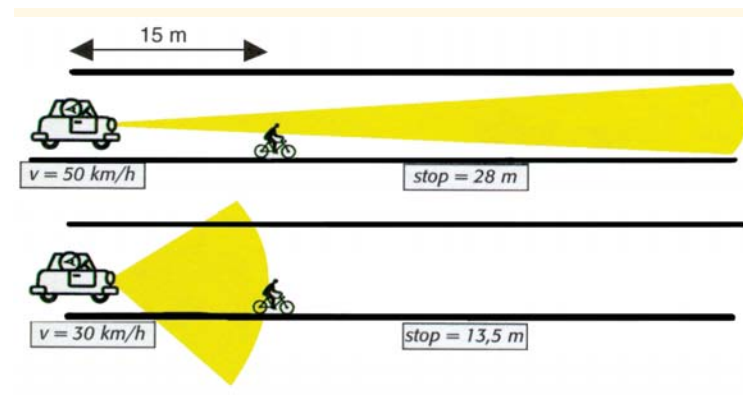
Zklidnění provozu motorových vozidel má také výrazný vliv na bezpečnost provozu. K dopravním nehodám v 65 procentech případů dochází v městských aglomeracích. Existuje přímá vazba mezi rychlostí na jedné straně a rizikem dopravních nehod a jejich závažností na straně druhé. Mezi rychlostmi 30 km/h a 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 ekviva- lentem 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, jasné 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



Cyklistický pruh v Břeclavi



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. Zvlášť 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, dohlížíjí policisté). Díky tomu všemu se podíl dětí dojíždějících do školy na kole zvýšil na 60 %.

„Zvlášť 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 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 zdlouhavé. 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 stěžejí snesitelný;

Cyklistický pruh
v Šumperku



- 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



„Málokterí 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 náraz 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.



**Příklad cyklistického pruhu
z Uherského Hradiště**



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 zajižděk.

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 zapominají, že ti druhí existují, a vzpomenu si na sebe až na křižovatce, 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“



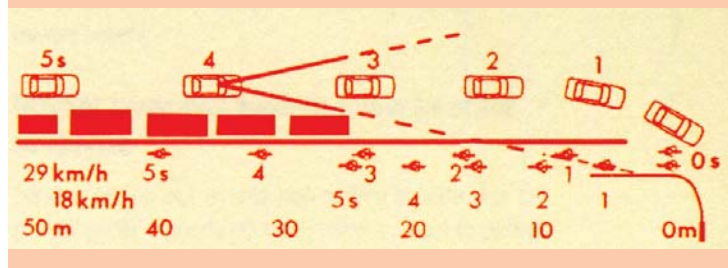
Vztah mezi bezpečností a vybavením pro cyklisty

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 spojovat. 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.







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

Praha - stezka podél Botiče: nový úsek cyklistické stezky podél Botiče ve vnitrobloku Sámovy ulice, mezi ulicemi Petrohradská a U Vršovického nádraží.



vylepší 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 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



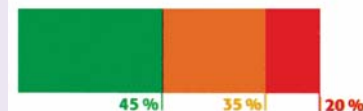
počasí



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 předsedli na kolo, byli příjemně překvapeni objektivními kvalitami cyklistiky“

důsledně chápané koncepce 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 roce 2004 byla Usnesením Vlády ČR č. 678 schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Na přípravě tohoto dokumentu spolupracovala řada resortů, hlavní podíl má Centrum dopravního výzkumu při Ministerstvu dopravy. Národní strategie si stanovila několik cílů:

- 1) Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- 2) Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- 3) Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví
- 4) Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

Zdroj: Ing. Jaroslav Martínek: martinek@cdv.cz
www.cyklostrategie.cz, www.cdv.cz



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 (přinejmenším 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

může vypočíst 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“ (sít 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 souvislosti vytane na mysl, 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.

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





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 nejnázem 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 – jejích Generálních ředitelství pro dopravu a pro životní prostředí

- ❑ Síť měst podporujících udržitelný rozvoj
<http://europa.eu.int/comm/environment/networks/nufsd/>
- ❑ ELTIS (Informační servis evropské místní dopravy)
www.eltis.org
- ❑ Výzkumné projekty: CORDIS (Informační služba pro výzkum a vývoj ve Společenství): www.cordis.lu
- ❑ Internetovou stránku má také Evropská cyklistická federace:
www.ecf.com

Časopisy a publikace

- ❑ Evropská cyklistická federace (ECF) vydává stanoviska (Position Papers) a výtahy z výzkumných studií v materiálech Bicycle Research Report (adresu ECF viz dále v tomto oddílu)
- ❑ Eurocities, sdružující města z celé Evropy, vydává ročenku a informační materiály (členy organizace jsou města Praha a Brno, přidruženým členem je Ostrava) – www.eurocities.org
- ❑ 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 národních organizací cyklistů najdete na str. 61 - 63).

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

London Cyclist magazine (Londýnský časopis pro cyklisty)

Kontakt: London Cycling Campaign, 2 Newhams Row

(Off Bermondsey St), London SE1 3UZ

tel.: +44 20 7234 9310

www.lcc.org.uk

Cycle Policy 2002 - 2012 (Politika cyklistiky 2002 - 2012). Vydal

Magistrát města Kodaně.

Lze najít na: www.cities-for-cyclists.org

Good Going newsletter - Good Going London – organizace, která aktivně podporuje udržitelnou dopravu v Londýně

Kontakt: The good going Campaign Team

2nd Floor Cleanaway House, 185 - 205 Shakespeare Road

London Borough of Lambeth, London SE24 0PZ

tel: +44 20 7926 9178

Email: cjack@lambeth.gov.uk, www.goodgoing.co.uk

The National Cycle Network, Guidelines and Practical Details

(Celostátní síť cyklistických cest, vodítka a podrobné praktické informace), 1997 (180 s.) a řada novějších publikací a letáků (např.

Sdílené využívání stezek chodci a cyklisty; Cyklistika pro dojíždění do práce; Pravidla pro bezpečné ježdění na kole;

National Cycle Network Centre

2 Cathedral Square, College Green, Bristol BS1 5DD, Velká Británie

tel.: +44 117 926 8893, fax: +44 117 929 41 73

e-mail: info@sustrans.org.uk, www.sustrans.org.uk

Conceptions pour l'intégration des deux-roues légers (Koncepte 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 mopedistům) (16 s.)

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

Reclaiming City Streets for People. Chaos or Quality Life?" – (Města pro lidi. Koncepte snižování automobilové dopravy), 2004 (64 s.)

Evropská komise, Ředitelství pro životní prostředí (v ČR, MŽP 2005)

e-mail: env-pubs@cec.eu.int, www.europa.eu.int

Jak zklidnit dopravu v obcích

Příručka pro místní samosprávy. Nadace Partnerství, Brno 2004

Řadu dalších publikací českých nevládních organizací i statní správy najdete na webových stránkách těchto organizací – viz Příloha 2 na str. 77-78, případně v dalším díle této řady publikací: „Děti na cestách“, jehož druhé vydání vychází rovněž v roce 2006.



Evropská města bez aut

Evropská města bez aut vyvíjejí činnost v několika oblastech a pravidelně organizují semináře. Cyklistika je jednou ze sfér jejich činnosti a stala se např. součástí Evropského týdne mobility.

Jednou z nejvýznamnějších akcí, kterou v této oblasti pořádá Evropská komise, je Evropský den bez aut (22. září) a Evropský týden mobility (od 16. do 22. září). Akci zaštiťuje Evropská komise a koordinuje organizace Eurocities.

Eurocities

18 Square de Meeus, 1050 Brusel, Belgie

tel.: +32 2 552 0888, fax: +32 2 5520889

e-mail: info@eurocities.be, www.eurocities.org

Evropští koordinátoři projektu Evropský den bez aut a Evropský týden mobility (EDBA a ETM):

Ivo Cré (tel.: +32 2 552 08 75, e-mail: i.cre@eurocities.be)

Valerie Bénard (tel.: +32 2 552 08 66, e-mail: v.benard@eurocities.be)

oficiální evropská webová stránka EDBA a ETM:

www.mobilityweek-europe.org/

EDBA a ETM v České republice:

národní koordinátorka: Eva Veverková

Ministerstvo životního prostředí

odbor pro styk s veřejností

tel.: 267 122 139, fax: 267 311 496

e-mail: eva_veverkova@env.cz, www.env.cz

oficiální česká webová stránka EDBA a ETM:

www.env.cz/edba

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. Do roku 2006 podepsalo Aalorskou chartu 120 měst a regionů.

ICLEI (Mezinárodní organizace pro udržitelná města)

<http://www.iclei.org/europe/suscam.htm>

Sekretariát pro Evropu:

Leopoldring 3, 79098 Freiburg, Německo

tel +49-761/368920, fax+49-761/3689219

e-mail: iclei-europe@iclei-europe.org, www.iclei.org/europe

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

Romersgade 7, DK-1362 Copenhagen K

tel.: +45 33 32 31 21, +45 33 38 24 66, fax: +45 33 32 76 83

e-mail: cfc@dcf.dk, www.cities-for-cyclists.org

Seznam organizací ČR, zabývajících se cyklistikou, najdete v příloze 2 na str. 77 – 78.



Tabulka 13 – Členové organizace Cities for Cyclists (březen 2006)

město	země	počet obyvatel	město	země	počet obyvatel
Barcelona	Španělsko	1 650 000	Koprivnica	Chorvatsko	6 000
Bern	Švýcarsko	132 000	Nakskov	Dánsko	16 000
Cuneo	Itálie	52 534	Sandnes	Norsko	50 000
Drammen	Norsko	60 000	Stockholm	Švédsko	42 000
Ferrara	Itálie	133 000	Troisdorf	Německo	18 040
Gent	Belgie	225 731	Trondheim	Norsko	154 000
Graz	Rakousko	240 000	Varberk	Švédsko	26 000
Groningen	Nizozemí	168 000	Wiener Neustadt	Rakousko	39 208
Hannover	Německo	522 719	Winterthur	Švýcarsko	87 000
Kodaň	Dánsko	475 000	York	Velká Británie	100 000
Kolding	Dánsko	58 000	Ženeva	Švýcarsko	176 000



Národní cyklistické organizace a kluby

Belgie

Fietsersbond vzw

Boomgaardstraat 22, 2600 Berchem

tel.: +32 3 231 92 95, fax : +32 3 231 45 79

e-mail: webmaster@fietsersbond.be, www.fietsersbond.be

Dánsko -(str. 59)

Estonsko

Esto Velo

Lunini 3, 50406 Tartu

E-mail: reinlepi@hot.ee, www.bicycle.ee

Finsko

Helsingin Polkupyöräilijät Ry

Email: info@hepo.fi, www.hepo.fi

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

Fédération française des Usagers de la Bicyclette

12 rue des Bouchers, 67000 Strasbourg

tel.: +33 3 88 75 71 90, fax: +33 3 88 36 84 65

e-mail: fubicy@fubicy.org, www.fubicy.org





Holandsko

Fietstersbond

Balistraat 59, 3531 PV Utrecht

tel.: +31 30-2918171, fax: +31 30-2918188

e-mail: info@fietstersbond.nl, www.fietstersbond.nl

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

Federazione Italiana Amici della Bicicletta FIAB

Viale Col Moschin, 1 – 30171 Mestre (VE), Itálie

tel.: +39 041-921515

e-mail: info@fiab-onlus.it, www.fiab-onlus.it

Irsko

Dublin Cycling Campaign

PO Box 10295

Dublin 6W

tel.: +353 086 3475357

e-mail: dcc@connect.ie, home.connect.ie/dcc/index.html

Litva

BaltiCCycle

PO Box 61, LT 01002 Vilnius, Litva

tel.: +370-699-56009, fax: +370 (5) 2784330

e-mail: BaltiCCycle@bicycle.lt, www.bicycle.lt

Lotyšsko

Latvija Velocejumu informācijas centre

Jekabpils iela 19a, LV - 1003, Rīga, tel.: +371 7507041

e-mail: info@velokurjers.lv, www.velokurjers.lv

Maďarsko

Magyar KerekPárosklub

www.kerekparosklub.hu

Německo

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Bahnhofplatz 14a, 28195 Bremen

tel.: +49 0421 - 70 11 79, fax: +49 0421 - 70 11 59

e-mail: info@adfc.de, www.adfc.de

Norsko

Syklistenes Landsforening (SLF)

Postboks 8883, Youngstorget, Storgt. 23D, 0028 Oslo

tel.: +47 22 47 30 30, fax: +4722 47 30 31

e-mail: post@slf.no, www.slf.no

Portugalsko

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB)

Rua Ferreira Lapa, nº25, R/C - 1150-155 Lisboa (ao Conde Redondo)

tel.: +35 1 21 315 96 48, fax: +35 1 21 356 12 53

e-mail: fpcubicicleta@sapo.pt, www.fpcubicicleta.com/

Řecko

Friends of the Bicycle

tel.: 21-08021433

e-mail: filoi@eie.gr, web: www.filoi.eie.gr



Slovensko

Slovenský cykloklub

Námestie Slobody 6
921 01 Piešťany
tel./fax: 00421/33/774 05 48, e-mail: sck@nextra.sk

Slovinsko

Slovenska kolesarska mreža

e-mail: skm@kolesarji.org, www.kolesari.org

Španělsko

ConBici

e-mail: info@conbici.org, www.conbici.org

Švédsko

Cykelfrämjandet

Box 47, 250 53 Helsingborg
tel.: +46 8-545 910 30
e-mail: cyklamera@cykelframjandet.se, www.cykelframjandet.se

Velká Británie

Cyclists Touring Club (CTC)

Address: 69 Meadrow, Godalming, Surrey GU7 3HS, Velká Británie
tel : +44 870 873 0060, fax: +44 870 873 0064
e-mail: cycling@ctc.org.uk, www.ctc.org.uk

Evropské federace

Evropská cyklistická federace (ECF)

ECF sdružuje 45 organizací z 33 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, angličtině, němčině a španělštině. ECF koordinuje projekt 12 celoevropských tras spojujících jednotlivá města. Projekt nazvaný EuroVelo se realizuje za podpory Evropské unie.

European Cyclists' Federation ECF asbl

c/o ADFC
Grünenstrasse 120
28199 Bremen
Germany
tel.: +49 - 421- 346 29 39, fax: +49 - 421 - 346 29 50
e-mail: office@ecf.com, www.ecf.com

European Greenways Association

(Evropská asociace zelených stezek)
Rue Van Opre, 93
B 5100 Jambes, Belgie
tel.: +32 81 22 42 56, fax : +32 81 22 90 02
e-mail: info@aevv-egwa.org, www.aevv-egwa.org



Greenways: trasa

Praha Vídeň

Zdroj:
greenways@ecn.cz



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.

V roce 2005 proběhla Velo City konference v Dublinu (Irsko).

Více informací na: www.velo-city2005.com

Program konference:

<http://www.cdv.cz/text/archiv/aps/velocity/vc05-info.pdf>

V roce 2007 se tato konference bude konat v Mnichově (12. – 15. června).

Kontakt: SVK – Kaulen City and Traffic Planning Office

Deliusstraße 2, 52064 Aachen, Německo

tel.: +49-(0)241-33444, fax :+49-(0)241-33445

e-mail: info@velo-city2007.com, www.svk-kaulen.de

www.velo-city2007.com

Konference v České republice

Rovněž v České republice se koná každé dva roky mezinárodní konference s důrazem na prezentaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Ta poslední se uskutečnila ve dnech 14. – 17. 9. 2005 v Hluboké nad Vltavou.

Další cyklistická mezinárodní konference se bude konat ve dnech 15. – 20. 5. 2007 v hotelu Horal ve Velkých Karlovicích (Zlínský kraj).

Vedle toho v roce 2006 proběhne v Mladé Boleslavi (4. – 5. 10. 2006) tematická odborná konference „Navrhování komunikací pro cyklisty

a analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“ s cílem prezentovat výsledky výzkumu v oblasti cyklistické dopravy a nové Technické podmínky – TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

Kontakt: ing. Jaroslav Martinek, CDV, e-mail: martinek@cdv.cz.



Konference v Hluboké se zúčastnili: zleva – hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník, ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr dopravy Milan Šimonovský.



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/Slovinsko
2000	Amsterdam (Vélo Mondial 2000)	Nizozemí
2001	Glasgow/Edinburgh	Velká Británie
2003	Paříž	Francie
2005	Dublin	Irsko

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 25 + další evropské státy a řada zemí z jiných kontinentů – Japonsko, Brazílie, Kanada apod.)
- ☐ 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.

Okamžitě 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.

V jedné z předcházejících kapitol jsme uvedli příklad Kypru. Tento příklad dokládá, že studie o cyklistice lze financovat i z rozpočtu

**synergický efekt – Tento efekt znamená, že přínos vzájemného využívání prvků je větší než součet přínosů jednotlivých prvků.*

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

EUROVELO

THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK



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

Národní cyklistická síť ve Velké Británii nabízí kolem 16 000 km značených tras, z nich jedna třetina jsou cyklostezky a zbytek tvoří silnice třetí třídy s minimální dopravou a zklidněné ulice. K jízdě na kole lze využít také neužívané železniční tratě a stezky podél řek.

Organizace Sustrans nabídla veřejnosti ambiciózní projekt GOAL 2012 (Zelené stezky pro olympiádu a pro Londýn). Chce do roku 2012 ve městě připravit 450 mil (724 km) dlouhou síť stezek a cest, určených pouze pro jízdu na kole nebo chůzi. V této době by měl být již také vybudován most pro cyklisty přes Temži u přístaviště Canary.

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 77 značených cyklotras známých pod názvem „Vias Verdes“ (www.viasverdes.org) a další se připravují. Celkem je dnes ve Španělsku 1500 km značených cyklotras. Na internetové adrese www.ffe.es/viasverdes/publicaciones.htm mohou zájemci získat publikace, ve kterých je itinerář 1800 km opuštěných železničních tras, vhodných pro cyklistiku (900 km těchto tras je značeno).

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. V roce 2006 je již otevřeno přes 20 000 km z celkové



plánované délky 60 000 km. Po nás jsou zajímavé především tyto trasy:

- **EuroVelo č. 4**, Francie, Belgie, Německo, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polsko a Ukrajina
- **EuroVelo č. 7**, Norsko, Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakousko a Itálie
- **EuroVelo č. 9**, Polsko, ČR (Olomouc, Břeclav (ve variantě Brno, Hevlín), Rakousko, Slovinsko a Chorvatsko

V České republice je kontaktní organizací, spolupracující s Euro Velo, Centrum dopravního výzkumu

Viz: www.eurovelo.org

Informace o EUroVelo trasách, vedoucích přes ČR, lze také nalézt na www.nadacepartnerstvi.cz v rubrice – Zelené stezky Greenways.

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

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

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 se v současné době průměrná intenzita využívání jízdních kol zvyšuje. Např. 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 a od té doby se každoročně připomíná v řadě států světa. 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 soukromého sektoru

Existují různé způsoby zapojení soukromého sektoru.

Města by se měla obracet na soukromé firmy a získávat je k propagování 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 koordinátora. Jaké by měl plnit úkoly? Co bude 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 vyjízďet 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.



Cyklostezka, která spojuje město Zlín se ZOO Lešná



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 po každé, kdy je třeba provést jakékoli práce na komunikacích. Dodatečné náklady na splnění požadavků cyklistů jsou většinou jen minimální.

Přístup typu „shora dolů“	Přístup typu „zdola nahoru“
Komplexní koncepce	Adaptační koncepce
Globální přístup Studium a zavedení plánované sítě ve střednědobém horizontu	Mikro-opatření Zlepšování situace v konkrétních případech
● Rozbor jízdy – výjezdní bod/cílový bod (zjišťování počtů, statistiky, pohovory). ● Plánování sítě. ● Realizace sítě na základě prioritních zásahů a podle časového rozvržení prací	● 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
- Uvážlivé 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, nezbyvá, 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).

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.



Cyklostezka v Hodoníně

Členové Národní sítě Zdravých měst ČR (NSZM ČR) postupují dlouhodobě a v souladu s mezinárodními standardy (Zdraví 21, Agenda 21) směrem k systematické podpoře zdraví a kvality života svých obyvatel. Mezi aktivity Zdravých měst, obcí a regionů patří v neposlední řadě i propagace a aktivní podpora bezpečné a udržitelné dopravy, cyklistiku nevyjímaje.

Téma cyklo dopravy se v jejich prostředí dlouhodobě promítá nejen do strategické plánovací dokumentace, která zde vzniká ve spolupráci s veřejností, ale také se projevuje konkrétními opatřeními a investicemi či řadou pravidelných osvětových akcí, kampaní a programů.

Zdravá města, obce a regiony aktivně využívají zázemí „sítě“ a probíhá mezi nimi čilá spolupráce, výměna informací, zkušeností a příkladů dobré praxe nejen v oblasti cyklo dopravy.

Do budování cyklistických stezek se zapojila řada členů NSZM ČR. Mezi nejaktivnější členy patří města České Budějovice, které i s pomocí SFDI investovalo do výstavby cyklostezek více jak 50,0 mil. Kč, město Vsetín se spolupodílí na koordinaci výstavby cyklostezek Bečva na území Zlínského kraje, město Velké Meziříčí na projektu Mlýnářské stezky, či město Kroměříž na výstavbě cyklostezek podél Baťova kanálu. Vždy se jedná o cenově velmi náročné projekty, které se pohybují okolo 100,0 mil. Kč. Nemalé finanční prostředky do výstavby cyklostezek dávají rovněž v Mladé Boleslavi nebo v Hodoníně.

Viz: www.nszm.cz

„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 vyhovuje 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 zajiždky, 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’Île“ 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 projíždek 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 zajiždkami a s upozorněními na zhoršení 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 nejvhodnějších 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.

Pracovníci Evropské komise i Parlamentu mohou jet do práce v některé z bruselských budov na služebním kole. Pro parkování používají stojany na kola v garážích a před budovami. Využívají přitom služeb European Union Cyclists' Group – EUCG. (Zdroj: www.eu-cg.info).

Město Štrasburk nabízí možnost zapůjčení kola (Vélocation) na den i celoročně včetně hlídání parkovišť kol (Véloparc). Nájem kola nabízí zájemcům 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



Vídeňský magistrát dal v červnu 2002 prakticky zdarma k použití 1000 jízdních kol (zvaných „viennabike“), určených pro cestu po městě. Město nabízí 800 km cyklostezek a parkoviště kol včetně možnosti „Bike and Ride“ – 14 000 parkovišť kol u stanic veřejné dopravy). V současnosti radnice města přepracovala půjčování kol na Das Citybike Wien System, který nabízí tyto služby v novém režimu. Kolo si mohou zájemci půjčit na kreditní kartu a město nabízí také plán parkovišť kol.

Více informací: www.citybikewien.at

V Londýně mají členové Parlamentu parkoviště kol přímo v budově The Houses of the Parliament.





Příloha 1 – 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.sfpz.cz

Ministerstvo dopravy

Nábřeží Ludvíka Svobody 12/22, 110 15 Praha 1
tel.: 972 211 111, fax: 972 231 184
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, 602 503 617
e-mail: martinek@cdv.cz, www.cdv.cz

Státní fond dopravní infrastruktury

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

Ministerstvo pro místní rozvoj

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

Auto*Mat

Sněmovní 7, 118 00 Praha 1
tel.: 257 531 983, e-mail: oziveni@ecn.cz, automat.ecn.cz

Centrum pro dopravu a energetiku

Jičínská 8, 130 00 Praha 3
tel./fax: 274 816 571
cde@ecn.cz, <http://cde.ecn.cz>



Cyklisté Liberecka

<http://www.cykliste.cz>

Cyklistika-Krnov

www.cyklistikakrnov.com

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, dopravniklub.ecn.cz

Děti Země – Komunikační centrum

Tylova 23, 301 25 Plzeň

tel./fax: 377 240 772

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

Klub Bicybo

Panská 7, 601 00 Brno

tel.: 548 211 657, e-mail: info@bicybo.cz, www.bicybo.cz

Klub pražských cyklistů

www.klubcyklistu.cz

Nadace Partnerství

Panská 7, 602 00 Brno

tel.: 542 422 766, fax: 542 422 777

e-mail: pship@ecn.cz, www.nadacepartnerstvi.cz

Program Greenways / Zelené stezky

tel.: 542 422 763, e-mail: greenways@ecn.cz

Program Doprava pro 21. století

e-mail: petr.smid@ecn.cz, www.nadacepartnerstvi.cz

Nadace pro Jihočeské cyklostezky

<http://www.jihoceske-cyklostezky.cz>

NaKole

<http://www.nakole.cz/home/>

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>

Opavou na kole

<http://www.opavounakole.info>

Oživení

Sněmovní 7, 118 00 Praha 1 – Malá Strana

tel.: 257 531 983, fax: 257 532 369

e-mail: oziveni@ecn.cz, www.greenways.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>

Příloha 2 – informování o evropských záležitostech

Eurocentrum Praha

Poskytuje informace o Evropské unii pro širokou i odbornou veřejnost. Hlavním cílem Eurocentra Praha je podporovat informovanost české veřejnosti a podněcovat zájem a veřejnou debatu jak o otázkách týkajících se Evropské unie obecně, tak i o členství ČR v EU.

Kontakt: Eurocentrum Praha

Jungmannova 24, 110 00 Praha 1

Otevírací doba: po-pá 10:00-18:00

tel: 800 200 200 (zdarma), fax: 221 455 320

e-mail: dotazy@euroskop.cz, www.euroskop.cz/eurocentra

Regionální Eurocentra

Eurocentrum Karlovy Vary

budova Krajské knihovny Karlovy Vary

Závodní 378/84, Karlovy Vary, tel: 353 502 835

e-mail: Eurocentrum.KV@euroskop.cz

Eurocentrum Brno

budova Knihovny Jiřího Mahena v Brně

Koblišná 4, Brno, tel: 542 532 190

e-mail: Eurocentrum.brno@euroskop.cz

Eurocentrum Hradec Králové

budova Krajského úřadu, Wonkova 1142, Hradec Králové

tel: 495 420 216, e-mail: Eurocentrum.HK@euroskop.cz

Eurocentrum Ostrava

budova Knihovny města Ostrava, ul. 28. října 2, Ostrava

tel: 599 522 700, e-mail: Eurocentrum.ostrava@euroskop.cz

Další Eurocentra viz: www.euroskop.cz/eurocentra



Euroskop.cz – Internetový portál

Oficiální internetový informační zdroj o EU a členství ČR v Evropské unii, i doplňující materiály a informace.

www.euroskop.cz

Eurofon 800 200 200

Bezplatná informační linka (zdarma z celé ČR včetně mobilních telefonů) zodpoví dotazy týkající se Evropské unie. (po-pá 10:00-18:00)

Eurokurýr – Eurozprávy z české správy

Informační bulletin Eurokurýr přináší informace o činnosti veřejné správy ČR v oblasti EU. Eurokurýr vychází jednou za dva měsíce v elektronické i tištěné podobě. Na portálu Euroskop.cz je dostupná elektronická verze časopisu i objednávkový formulář pro e-mailové zasílání: www.euroskop.cz/eurokuryr

Grantový systém

Grantový systém podporuje projekty, zejména nevládních neziskových organizací: www.euroskop.cz/granty

Odbor pro informování o evropských záležitostech Úřadu vlády ČR

Zřizovatelem a provozovatelem komunikačních nástrojů (Eurocentra, Eurofon, Euroskop.cz, Eurokurýr) a vyhlášovatelem grantů je odbor pro informování o evropských záležitostech Úřadu vlády ČR.

Odbor pro informování o evropských záležitostech Úřadu vlády ČR
www.euroskop.cz/oez



CYKLISTIKA PRO MĚSTA

Informace pro zástupce měst a obcí

Vydalo Ministerstvo životního prostředí v Praze roku 2006
v rámci komunikační strategie ČR pro oblast životního prostředí.

2. doplněné vydání

Překlad z anglického originálu "Cycling: the way ahead for towns and cities?"

© European Communities, 1999

Překlad: Delegace Evropské komise v Praze

Českou verzi publikace připravila Mgr. Eva Veverková (OVV MŽP)
za spolupráce Ing. Jaroslava Martínka (Centrum dopravního výzkumu, Olomouc)

První vydání vyšlo v roce 2002.

Ilustrační kresby Kateřina Bittmanová

Typografie a DTP nakladatelství ARSCI, Praha 1

Tisk: Marten, spol. s r. o. Praha 10

Publikaci lze zdarma získat v omezeném počtu výtisků na adrese: Eurocentrum Praha. Jungmannova 21, Praha 1

e-mail: eurocentrum.praha@euroskop.cz

Zdarma

ISBN 80-7212-387-4