



PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ KOL

28

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



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

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



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

28. Parkování a odstavení kol



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



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



Parkovací dům v Hradci Králové.

Weby a literatura

- www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/parkovaci-infrastruktura/
- Příručka Mobile 2020: Cyklodopravní encyklopedie, strany 112–116

Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- OBLAST 2.4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

Než začneme plánovat. Pro využití parkoviště pro kola je klíčové jeho vhodné umístění. Pokud ho cyklista nezahledne ve chvíli, kdy sesedá z kola před budovou, kterou chce navštívit, nebo aspoň směrovku k němu, hledá zpravidla náhradní místo pro zaparkování. Pro cyklisty je velmi důležitá možnost dohlédnout na zaparkované kolo ve stojanu z navštívené budovy. Stojany schované za rohem či na jinak skrytém místě jsou většinou odsouzeny k nepoužití, investice se tak často zčásti či dokonce úplně mijí účinkem. Podle místa a jeho účelu je dobré odhadnout, kolik zde bude asi parkovat kol a zda to bude jen na kratší dobu (nákup), či na delší (po dobu výuky, práce, sportování). Pro delší odstavení kol se doporučuje hledat krytý prostor (podchody, pod mosty), v klíčových přestupních uzlech (nádraží) pak může cykloparkoviště zahrnovat i boxy k uschování věcí (přilba, brašna) či doprovodné služby (servis kol, prodej cyklo doplněk). Pro hledání vhodných míst je dobré sledovat, kudy se v daném prostoru pohybují pěší a hledat místo mimo koridory využívané chodci. Stojany instalované rovnoběžně (případně šikmo) se směrem pěšákového provozu nepřekážejí ani se zaparkovanými koly.

Kde by mělo být parkoviště pro kola

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

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

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

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

Tyto požadavky nejlépe splňují tzv. „cykloopěradla“ tedy stojany vytvořené z různě vytvarované, do povrchu zapuštěné trubky, o kterou lze stabilně opřít všechny typy kol, aniž by se některé jejich části opíraly o stojan a tedy kolo poškozovaly. Tyto stojany také umožňují zamknout smyčkovou zámkou kolo ke stojanu rámem případně současně také přední či zadní kolo, což je pro bezpečné zajištění kola klíčové. Stojany u odpočívky, kde se neočekává, že se cyklista od kola vzdálí, tak mohou být jen dřevěná cykloopěradla, která vymezí prostor odpočívky. Stojan by měl být opatřen piktogramem kola (vyseknutý popř. samolepkou).

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



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

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