

NEPOPSANÝ LIST PAPIŘU

CYKLISTICKÁ
AKADEMIE

*Jde to
i jinak.*



DOPORUČENÍ PRO VYPRACOVÁNÍ STRATEGICKÉHO
PLÁNU ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA



CENTRUM DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU, V. V. I.



Asociace
cykloměst

ASOCIACE MĚST
PRO CYKLISTY



Bike it, Enjoy it

Central MeetBike



PROJEKT CENTRAL MEETBIKE
(3CE343P2)

TENTO PROJEKT JE REALIZOVÁN PROSTŘEDNICTVÍM PROGRAMU CENTRAL EUROPE, KTERÝ JE SPOLUFINANCOVÁN ERDF

OBSAH

Předmluva aneb co nás chce naučit Nepopsaný list papíru	3
7 argumentů pro podporu cyklistické dopravy	5
Základní vize, strategické cíle	6
Vize a strategické cíle	6
Vize města = VIZE 25	7
Klíčové teze Cyklostrategie	9
Přehled strategických cílů a tématických oblastí	11
1. ŘÍZENÍ PROCESŮ, FINANCOVÁNÍ (NÁSTROJE)	14
Oblast 1. PROCES PLÁNOVÁNÍ	14
Oblast 2. ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE	17
Oblast 3. FINANČNÍ NÁSTROJE	20
Oblast 4. PRÁVNÍ NÁSTROJE	22
Oblast 5. MANAGEMENT DAT & VÝZKUM	23
2. CYKLISTICKÁ INTRASTRUKTURA („TVRDÁ“ OPATŘENÍ)	26
Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOvat PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS	26
Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM	29
Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	31
Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL	33
Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY	34
Oblast 6. SLUŽBY A ELEKTROKOLA	35
3. PROPAGACE & BEZPEČNOST & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY (MĚKKÁ OPATŘENÍ)	37
Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	37
Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA	41
Oblast 3. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE	44
Oblast 4. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA a SLUŽBY PRO CYKLOTURISTIKU	46
PŘÍLOHA: PRACOVNÍ SEŠIT PRO VYPRACOVÁNÍ AKČNÍHO PLÁNU	

Předmluva aneb co nás chce naučit Nepopsaný list papíru

REALITA

Přestože v posledních dvou desetiletích začala řada měst podporovat jízdní kolo jako dopravní prostředek vhodný pro pohyb po městě, jen málokde se podařilo cyklistickou dopravu postavit na stejnou úroveň s ostatními způsoby dopravy. **Proč?**

Řada již vybudovaných cyklostezek a cyklopruhů zůstává opuštěná, případně na nich jezdí či parkují automobily. Důvodů je několik. Terčem kritiků bývá povaha místních obyvatel, nevlídné podnebí nebo

kopcovitý terén. Částečně mohou mít pravdu, ale větší část viny je ve způsobu, jakým jsou tato opatření pro cyklisty realizována – izolovaně.

Existuje zažitá představa, že plnohodnotné užívání jízdního kola ve městě zajistíme tím, že vybudujeme cyklostezky. Skutečně vhodné podmínky pro městskou cyklistickou dopravu však nikdy nevytvoříme pouze pomocí několika tras v parcích, na nábřežích nebo kdekoli jinde, kde zrovna zbývá místo.

Důvod neúspěchu je prostý. Cyklistická doprava se v naší společnosti stále nebere vážně a její přínosy nejsou zcela pochopeny. Pro ty, kdo se snaží zavádět nové myšlenky a postupy, je jedním z nejtěžších úkolů překonat zavedená klišé.

MOŽNÉ ŘEŠENÍ

Česká republika vsadila na propojení aktivních měst reprezentovaných politiky a úředníky. Města s aktivní procyklistickou politikou, sdružená nejprve v Uherskohradištské chartě, vytvořila nyní Asociaci měst pro cyklisty, která chce společnými silami pomáhat měnit nejen nevyhovující zákony a principy financování, ale především pomoci nastartovat změnu v přístupu k podpoře cyklistické dopravy. A právě tomu má tento dokument napomoci.

Jeho prioritou není kupodivu podpora cyklistické dopravy, ale **vyvážená pozornost** jednotlivým druhům dopravy, která vytvoří stabilizovaný dopravní systém ve městech, do kterých cyklistická doprava prostě patří. Komplexní řešení prostoru, které umožní bezpečně cestovat všemi druhy dopravy, je nejen levnější, ale také schůdnější řešení. Osloví více cílových skupin, je tedy i politicky snadněji akceptovatelné. Na druhou stranu tento přístup znamená náročnější spolupráci všech zúčastněných stran, vyžaduje odborníky se zkušenostmi a mnohdy delší a složitější komunikaci. Jiná cesta k úspěchu ale nevede.

Prosadit tento **integrováný přístup** znamená vychovat odborníky s novým myšlením a mezioborovým přesahem nutným pro efektivní spolupráci. K tomu směřují veškerá sdělení tohoto dokumentu, který byl připraven pod dohledem expertů z TUD (Technické univerzity v Drážďanech) a vychází z Berlínské cyklostrategie z roku 2012.



Proč ale název „NEPOPSANÝ LIST PAPIÍRU“?

Brožury, metodiky, webové portály, lekce a další materiály zůstanou jen a jen papírem a textem, pokud je nedokážeme oživit, pokud nedáme lidem do rukou pero a inkoust a oni sami si nedopíší svůj příběh - svůj akční plán podpory cyklistické dopravy.

Jak s dokumentem pracovat?

Po prvním přečtení zkuste tento dokument vnímat od konce, od pracovního sešitu „Vytvořte si vlastní Akční plán“, který najdete v příloze této příručky. Pomocí svého Akčního plánu vytvoříte z prakticky mrtvého dokumentu materiál živoucí a aktuální. Pracovní sešit obsahuje jen pár hesel, jinak jsou tam prázdné sloupky a řádky, které je nutné vyplnit. Jediný způsob, jak to udělat, je svolat ve městě pracovní cykloskupinu k diskusi nad Akčním plánem. Cykloskupina sama navrhne konkrétní úkoly, které následně předloží radě města ke schválení.

Pokud bude město, nebo spíše klíčoví hráči správy města, tento přístup akceptovat, pak jste na dobré cestě. Teprve pak má smysl vrátit se na začátek této publikace a číst postupně kapitoly po kapitole. Konkrétní témata jsou popsána v tzv. 40 lekcích cyklo dopravy (ty jsou vydány jako samostatný dokument). Vždy vás navedou k příkladům, odkazům, legislativě či souvisejícím dokumentům.

Návody se však neobejdou bez praktických a reálných souvislostí, které při jednání nad stolem mnohdy proklouznou mezi prsty. Aby bylo vše náležitě uchopeno, je třeba přijet na místo a vše podrobně vysvětlit. Elektronické vzdělávání, doplněné společnými diskusemi a konzultacemi nad řešením situací v terénu, je spolu s exkurzemi týkajícími se již provedených pilotních řešení účinným nástrojem efektivního vzdělávání, které chce tento dokument využít a na které chce upozornit.

Každé město se svými zástupci je tak strůjcem svého štěstí. Každý si sám musí rozhodnout, zda tento dokument dopíše a plně využije jeho hodnotu a promění ho v **AKČNÍ PLÁN**. Teprve potom se mohou plány stát skutečností.

ALFA I OMEGA

Vedle napravování chyb minulých je třeba – aby nevznikaly dluhy nové – začít cyklistickou dopravu vnímat jako nedílnou součást každého záměru. Mnozí politici, úředníci, developéři, projektanti či architekti svými rozhodnutími a realizacemi výrazně ovlivňují vývoj cyklistické dopravy, i když často mimoděk – ti všichni každým svým zásahem do fyzické podoby prostředí, legislativních a technických pravidel či koncepcí mění podmínky pro to, jak a zda vůbec se lidé budou pohybovat na jízdním kole, ať již rekreačně nebo čistě za účelem dopravy.

PŘEJEME VÁM DOBRÉ PARTNERY NA VAŠÍ CESTĚ

Za kolektiv autorů
Ing. Jaroslav Martinek

7 argumentů pro podporu cyklistické dopravy



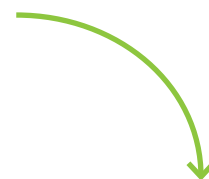
- ✓ Činí člověka pohyblivým: lidé (téměř) každého věku mohou absolvovat na kole časově i finančně výhodné krátké nebo středně dlouhé cesty; v kombinaci s veřejnou dopravou (dále VD) může jízdní kolo konkurovat autu i na dlouhé vzdálenosti.
- ✓ Zlepšuje životní podmínky ve městě: cyklistická doprava je tichá, neznečišťuje ovzduší a není náročná na prostor.
- ✓ Může částečně nahradit motorovou dopravu: skoro polovina všech cest vykonaných ve městech je kratší než 5 kilometrů, třetina těchto krátkých cest však připadá na osobní auta, a přitom mnohé z nich lze vyřídít na jízdním kole.
- ✓ Je zábavná a pomáhá udržet dobrý zdravotní stav: pouhá půlhodinka jízdy na kole denně prokazatelně podporuje zdraví.
- ✓ Přispívá k bezpečnosti dopravy: čím více cyklistů je vidět v ulicích, tím lépe se jejich přítomnosti ostatní účastníci dopravy přizpůsobují.
- ✓ Šetří veřejné rozpočty: infrastruktura pro jízdní kola je nákladově výhodná, investice se při intenzivním využívání rychle vrací.
- ✓ Podporuje hospodářský rozvoj měst: město s dobrými životními podmínkami a atraktivním veřejným prostorem v ulicích je přitažlivé jak pro starousedlíky, tak pro nové obyvatele, turisty i podnikatele.

CO JE CYKLISTICKÁ AKADEMIE

Cyklistická akademie je systematický výukový program vytvořený s cílem vychovat odborníky, kteří budou do života českých měst zavádět principy udržitelné mobility. Cyklistická akademie je kombinací klasických seminářů, soutěže „Hlavní město cyklistů“ a osobních konzultací ve městech. Společným cílem všech jejích aktivit je podpořit města, aby vypracovala svůj vlastní strategický dokument a akční plán.



Základní vize, strategické cíle



Vize a strategické cíle

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou překvapivě rozmanité:

- Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.
 - Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky.
 - Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky.
 - Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem.
 - Jednoduchá analýza nákladů a výnosů (Cost-Benefit analýza) došla k závěru, že každá tři eura investovaná do cyklistické dopravy přinesou návrat pěti euro.
 - Cyklisté, především ti ve městech, vytvářejí svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost.
-

Vize města = VIZE 25




Základním globálním cílem je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému ve městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná pro dopravu do vzdálenosti 5 kilometrů. Globální cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, jejímž cílem je propagace VIZE 25, neboli podpora rozvoje městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Vizí tedy je, aby se cyklistická doprava v rovinných oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25% na celkové dělbě přepravní

práce u cest do vzdálenosti 5 km. VIZE 25 představuje systém městské mobility, který věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové dopravě, cyklistické dopravě, veřejné a pěší dopravě (4 x 25% pozornost). VIZE 25 proto má ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabráni preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny dopravní prostředky a jejich uživatele.

Splnění této vize by přineslo:


-  **Zkvalitnění mobility v daném území, zvýšení bezpečnosti**
Potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k častějšímu využití jízdního kola při každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času. Dosažení tohoto cíle pomůže paradoxně i automobilové dopravě.
-  **Rozvoj cykloturistiky v daném území**
Trh cykloturistiky přináší alternativu udržitelného rozvoje cestovního ruchu, která vede i ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky umožní vznik pracovních míst v různých doprovodných službách, podpoří místní ekonomiku a prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.
-  **Zlepšení lidského zdraví**
Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti (nadváhy a obezity) a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Výsledný efekt se promítá v dlouhodobém horizontu do snižování výdajů ve zdravotnictví. Přínosy jízdy na kole pro jednotlivce i společnost výrazně převyšují rizika.
-  **Ochrana životního prostředí**
Bezpečná síť komunikací pro jízdní kola může být základem pro omezování negativních vlivů individuální automobilové dopravy. Přesun části dopravních výkonů z automobilové dopravy na dopravu cyklistickou má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a prachových částic ohrožujících lidské zdraví i plynů narušujících globální klimatickou rovnováhu.

K naplnění vizí je stanoveno několik strategických cílů:

- 
- ✓ Zvýšit počet cyklistů aneb usilovat o to, aby v našich městech jezdilo na kolech více lidí. Cyklistická doprava pak bude bezpečnější a atraktivnější. Do roku 2025 je třeba zvýšit podíl cyklistické dopravy v rovinatých městech na přepravní výkon 25% v kontextu VIZE 25.
 - ✓ Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizovat síť cyklostezek a cyklotras aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
 - ✓ Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
 - ✓ Vytvořit zázemí v cíli aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
 - ✓ Realizovat lepší kampaně aneb zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
 - ✓ Vytvořit zázemí pro odpočinek aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak projekt Česko jede.

Klíčové teze Cyklostrategie



1. Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Cyklostrategie chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.
 2. Cyklostrategie má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.
 3. Cyklostrategie konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.
 4. Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
 5. Město přátelské k cyklistům je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvyhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
 6. Cyklostrategie chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
 7. Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
 8. Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území města. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centrech, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do centra města, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
 9. Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objízdek, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
- 

10. K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
11. Řada cest, které lidé ve městech vykonají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury a při práci s veřejností by tyto účely cest měly být cíleně zohledněny.

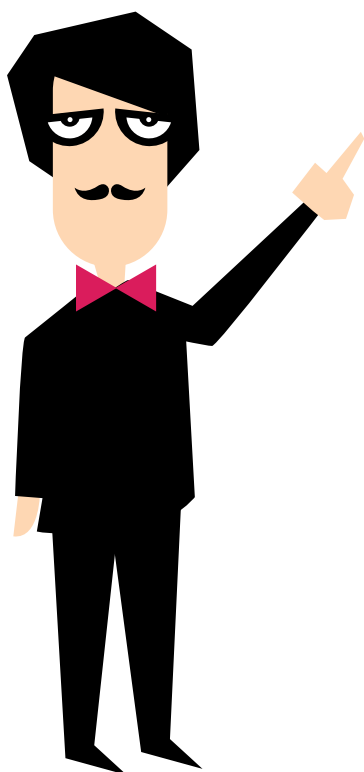
Další informace k dispozici:

LEKCE 1: EKONOMICKÉ PŘÍNOSY

LEKCE 2: PŘÍNOSY PRO ŽIVOT

<http://www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/>

<http://www.cyklodoprava.cz/marketing/>



A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.

Přehled strategických cílů a tématických oblastí

1. ŘÍZENÍ PROCESU A FINANCOVÁNÍ (nástroje)

Oblast 1. PROCES PLÁNOVÁNÍ

Opatření:

1. PRINCIPY PLÁNOVÁNÍ – zkontrolovat stav návrhu cyklistické dopravy v územním plánu, případně navrhnout změny v územním plánu (spolu s dalšími změnami, které se občas dělají).
2. CYKLOGENEREL – prověřit stav Generelu cyklistické dopravy města a případně jej nechat aktualizovat

Oblast 2. ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

Opatření:

1. CYKLOKOORDINÁTOR / PRACOVNÍ CYKLO-SKUPINA – jmenovat cyklokoordinátora a ustanovit stálou vnitřní pracovní skupinu pro politiku cyklistické dopravy složenou ze zástupců jednotlivých odborů či útvarů města/obce a dalších subjektů (NNO, cyklokluby).
2. SÍŤ MÍSTNÍCH PARTNERŮ – ve spolupráci s dalšími partnery vytvořit neformální síť organizací přátelských k cyklistům
3. ŘÍZENÍ KVALITY – zavést systém řízení kvality propagace a podpory cyklistické dopravy
4. ODBOR (CENTRUM) MOBILITY – vytvořit podmínky / nástroj pro vytvoření odboru mobility (jedná se o vizi v oblasti organizačních nástrojů)

Oblast 3. FINANČNÍ NÁSTROJE

Opatření:

1. ROZPOČET MĚSTA – vyčlenit z rozpočtu města finance na cykloinfrastrukturu
Poznámka: pro tvorbu rozpočtu byla vytvořena základní struktura položek města pro podporu cyklistické dopravy:
 - „TVRDÁ“ OPATŘENÍ: INFRASTRUKTURA
 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: KAMPANĚ, PROPAGACE, CYKLOTURISTIKA
 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: MONITORING / ŠKOLENÍ

Oblast 4. PRÁVNÍ NÁSTROJE

Opatření:

1. INFORMACE – Podpořit prosazení legislativních opatření, která mají napomoci k lepšímu začlenění cyklistů do silničního provozu.

Oblast 5. MANAGEMENT DAT & VÝZKUM

Opatření:

1. MONITORING – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility
2. DATA – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou
3. POTŘEBY CYKLISTŮ – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů



2. CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA („tvrdé“ nástroje)

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOvat PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS

Cyklostrategie by měla zajistit, aby opatření byla realizována podle naléhavosti a priorit, přičemž na páteřní síti cyklotras se nabízejí tato opatření:

1. VOZOVKA – postupně dle roční etapovosti realizovat integrační opatření ve vozovce
2. CYKLOSTEZKY – postupně dle roční etapovosti realizovat cyklostezky a související specifická opatření
3. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ – postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů
4. EXTRAVILÁN – zajistit propojení města s okolními obcemi (tzv. „cyklovýpadovky“)

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

I mimo páteřní síť tras je třeba vytvářet atraktivní a bezpečné podmínky pro cyklistickou dopravu. Poptávka po krátkých, pohodlných a bezpečných spojeních tudíž existuje plošně na celém území města. K tomu jsou vhodná tato opatření:

1. OBECNĚ NÁROKY NA ULIČNÍ PROSTOR – postupně dle roční etapovosti realizovat opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů
2. ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ – postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů
3. ZÓNA 30 – zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti
4. OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY – zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti
5. JEDNOSMĚRKY – podporovat umožnění obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách
6. PREFERENCE – podporovat realizaci tzv. cyklistických ulic.

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Opatření:

1. KVALITA – zkvalitňovat a udržovat stávající cyklistickou infrastrukturu
2. BEZBARIÉROVOST – infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek
3. STAVENIŠTĚ – brát ohled na cyklistickou dopravu na staveništích (vyznačovat cykloobjížďky)
4. POVINNOST – přezkoumat povinnost používat cyklostezky – spojeno se změnou zákona

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL

Opatření:

1. KONCEPCE – celková koncepce parkování jízdních kol
2. REGULACE – využívat regulační rámec
3. PARTNEŘI – získat jako partnery maloobchod a správu budov

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

Opatření:

1. ZASTÁVKA – více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách VD
2. VOZIDLO – zajistit přepravu jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy
3. PŮJČOVÁNÍ – veřejná jízdní kola pro „poslední kilometr“

Oblast 6. SLUŽBY A ELEKTROKOLA

Opatření:

1. SLUŽBY – podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb
2. ELEKTROKOLA – počítat v plánování s tímto novým fenoménem.

3. PROPAGACE & BEZPEČNOST & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY („měkké“ nástroje)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Opatření:

1. AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS – vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy
2. WEB CYKLOMĚSTA – připravovat průběžně podklady pro webovou stránku www.cyklomesta.cz
3. DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“
4. DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“
5. NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“
6. SENIOŘI – realizovat kampaň a podmínky, které podpoří cyklistickou dopravu mezi seniory
7. DALŠÍ AKCE – Realizovat další kampaně, případně jednorázové akce

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Opatření:

1. MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
2. OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči motorové dopravy, cyklisty a chodci.
3. PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím jízdních kol



Oblast 3. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

Opatření:

1. CYKLOPRODUKT - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
2. PREZENTACE – zajistit souhrnnou prezentaci města a: WEB.CESKOJEDE.CZ – připravovat průběžně podklady pro webovou stránku

Oblast 4. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA a PODPORA SLUŽEB PRO CYKLOTURISTIKU

Opatření:

1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury
2. ZNAČENÍ - zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras
3. TERÉNNÍ CYKLISTIKA - podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku
4. CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ – vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky, zvyšovat kvalifikaci cykloprůvodců
5. INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – podpořit projekty integrace jízdního kola do jednotlivých druhů dopravy
6. CERTIFIKACE - podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“



1. ŘÍZENÍ PROCESŮ, FINANCOVÁNÍ (NÁSTROJE)

Oblast 1. PROCES PLÁNOVÁNÍ

Opatření 1: PRINCIPY PLÁNOVÁNÍ – zkontrolovat stav návrhu cyklistické dopravy v územním plánu, případně navrhnout změny v územním plánu (spolu s dalšími změnami, které se občas dělají).

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa. Nejde o to naplánovat a postupně realizovat co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury, ale vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů, které jdou ruku v ruce s cyklistickou infrastrukturou. Zároveň s tím je potřeba nabídnout kvalitu. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Protože právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Jak již bylo řečeno, jízda na kole může být velkým pomocníkem pro efektní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdami koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistické dopravy je třeba naplnit pět základních požadavků: celistvost (spojitost), přímost (ve smyslu vzdálenosti i času), bezpečnost, komfort a atraktivita.

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby stezek a jejich křížení.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost destinací všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zejména ve větších městech zhoršuje.

Má-li být cyklistická doprava plnohodnotným způsobem dopravy, musí se stát součástí integrovaného dopravního i územního plánování města:

Další informace k dispozici:

- LEKCE 3: PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY (SUMP)
- LEKCE 4: PRINCIPY HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY
- LEKCE 5: PRINCIPY ÚZEMNÍHO A DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ
- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/planovani-verejneho-prostoru/>

Opatření 2: CYKLOGENEREL – prověřit stav Generelu cyklistické dopravy města a případně jej nechat aktualizovat

A. Nové přístupy při zpracování „cyklogenerelu“

V rámci projektu Central MeetBike a díky spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech byly zpracovány dva pilotní generely cyklistické dopravy, jeden pro Pardubice, druhý pro Uherské Hradiště, které vnášejí nový náhled do plánování cyklistické dopravy. Oba příklady bortí stávající představy o podobě plánovacího dokumentu.

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná cyklistická síť nemůže poskytnout.

Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem).



Nové požadavky na zpracování generelu se dají rozdělit do čtyř oblastí:

- Plánování je o hledání kompromisu a znalosti potřeb cílových skupin
- Obecné požadavky na systém
- Zohlednění cyklistického provozu na jednotlivých úsecích pomocí souboru kritérií.
- Návrh postupné realizace a vazba na místní cyklostrategii

Podrobné informace jsou dostupné zde:
<http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklogenerel/>

B. Návrh postupné realizace a vazba na místní cyklostrategii

Pro účely dalšího použití generelu slouží výsledný návrh. Ten zjednodušenou formou prezentuje charakteristické typy opatření pro jednotlivé úseky výsledného komunikačního systému a doporučených propojení v území.

Návrh postupné realizace stavebně technických a dopravně organizačních opatření na komunikační síti je směřován do tří na sobě nezávislých oblastí:

- Rozvoj sítě chráněných cest (páteřní sítě cyklotras)
- Zapracování cyklistických opatření do připravovaných staveb dopravní infrastruktury
- Provizorní a organizační opatření

Zatímco výsledný návrh pracuje s optimálním prostorovým uspořádáním uličního profilu a s finálním stavem dopravního systému, pro účely etapizace je zaveden pojem **provizorní opatření**, která v reálných podmínkách alespoň částečně zohledňují potřeby cyklistů.

Dopravní infrastruktura uzpůsobená cyklistickým potřebám může sice sama o sobě výraznou měrou přispět ke změně dopravního chování, ale účinnost těchto opatření zásadním způsobem ovlivňuje **související vybavenost**:

- Systém parkovacích zařízení pro jízdní kola
- Systém sdílení jízdních kol a cyklopůjčoven
- Začlenění do integrovaného dopravního systému
- Informační systém
- Veřejné opravy jízdních kol

a **související činnosti**, které jsou s provozem a podporou cyklistické dopravy nějak spojeny

- Správa a údržba komunikací
- Koordinované plánování dopravní infrastruktury
- Řízený systém parkování motorových vozidel
- Provádění pravidelného cyklistického auditu
- Průběžné sčítání jízdních kol
- Sledování a vyhodnocování nehodovosti
- Informace, kampaně a akce

Dále je k dispozici

- LEKCE 6: OD VIZE 25 PO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLAD
-

Oblast 2. ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

Opatření 1: CYKLOKOORDINÁTOR / PRACOVNÍ CYKLOSKUPINA – jmenovat cyklokoordinátora a ustanovit stálou vnitřní pracovní skupinu pro politiku cyklistické dopravy složenou ze zástupců jednotlivých odborů.

Hlavním cílem je dosáhnout toho, aby se otázky cyklistické dopravy řešily automaticky a v dostatečné míře na všech úrovních města a v rámci každé plánovací činnosti. Je potřeba jmenovat **cyklokoordinátora** a definovat jeho konkrétní povinnosti v místní cyklostrategii. Cyklokoordinátor by se měl zapojit do všech plánů tvorby a změny infrastruktury města i do všech projektů, které mají na cyklistickou dopravu vliv. Měl by mít právo vyžadovat změny plánů, pokud jsou v nich potřeby cyklistů opomíjeny.

Kromě podpory cyklistické dopravy v rámci administrativy obce se cyklokoordinátor může podílet i na veřejné propagaci cyklistické dopravy a spolupráci se zájmovými stranami mimo státní správu. To znamená být kontaktní osobou pro každého, kdo má nějaký dotaz či žádost související s cyklistickou dopravou.

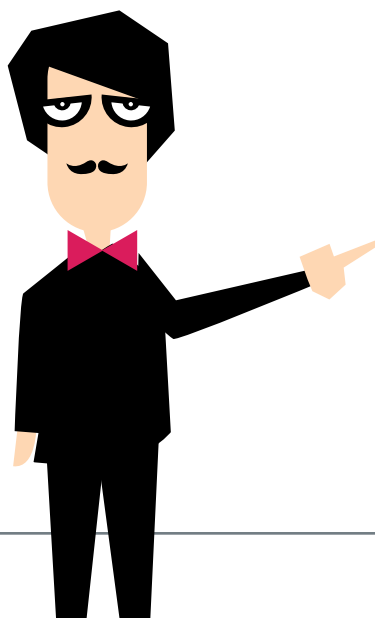
Zodpovědností cyklokoordinátora by mělo být dosažení cílů, které si daná obec stanovila v oblasti cyklistické dopravy, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře obce.

Formy institucionalizace mohou být následující:

1. Pracovník pro cyklistickou dopravu jako:
 - Cyklokoordinátor (nemusí se jednat o člověka, který jen koordinuje cyklistickou dopravu, ale o pracovníka úřadu, který má tuto oblast ve své kompetenci)
 - Externí pracovník (doporučujeme v malých městech)
2. Cyklokoordinátor jako člen pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu

Další informace k dispozici:

- www.cyklomesta.cz (zde je uveden přehled kompetencí, forem spolupráce a příklady aktivit cyklokoordinátora)
- LEKCE 8: CYKLOKOORDINÁTOR A PRACOVNÍ CYKLOSKUPINA



Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky.

Opatření 2: SÍŤ MÍSTNÍCH PARTNERŮ – ve spolupráci s dalšími partnery vytvořit neformální síť organizací

Má-li být snaha o propagaci a posílení cyklistické dopravy úspěšná, bude vždy třeba podpory a pomoci řady rozdílných subjektů. Ať pracujeme s veřejnou správou, se sdružením cyklistů nebo jiným typem organizace, vždy je klíčová spolupráce, partnerství a další způsoby vzájemné podpory. Nicméně vzhledem k tomu, že budeme pracovat s partnery, kteří jsou do spolupráce zaangażováni

různou měrou, je nutné promyslet, jaká podoba spolupráce je pro nás žádoucí, jak s jednotlivými skupinami komunikovat a jakým způsobem je zapojit do agendy pro podporu cyklistické dopravy. Zainteresané strany jsou nicméně vždy aktéry místního života. Jsou to subjekty, které mají vliv na provádění jednotlivých opatření vedoucích ke stanovenému cíli, např.:

- krajsí a státní politici, správci komunikací
- policie
- místní podnikatelé a firmy, zájmová sdružení obchodníků a podnikatelů, obchodní komory, turistické spolky a organizace, profesní organizace, hospodářské organizace, organizace hájící občanská práva, ekologická sdružení a skupiny a další „neziskovky“
- lékaři specialisté, zejména ti zainteresaní v otázkách veřejného zdraví, prevence obezity a duševního zdraví
- vzdělávací zařízení: školky, základní a střední školy, vysoké školy a univerzity
- provozovatelé veřejné dopravy,
- média

Lze říci, že dobře zvládnuté zapojení zainteresaných stran je správný základ k tomu, aby se jízda na kole stala součástí místní dopravní kultury.

Další informace k dispozici:

- www.cyklomesta.cz (zde jsou také uvedeny klíčové faktory úspěšné komunikace)
- LEKCE 9: SÍŤ MÍSTNÍCH PARTNERŮ



Opatření 3: ŘÍZENÍ KVALITY – zavést systém řízení kvality propagace a podpory cyklistické dopravy

Zavedení systému řízení kvality ve městě je základní podmínkou zajištění kvalitní a úspěšné propagace a podpory cyklistické dopravy.

Řízení kvality má tyto hlavní cíle:

- Zajistit dosažení cílů stanovených v místní strategii cyklistické dopravy. Tyto cíle by měly být konkrétní, vyčíslitelné prostřednictvím indikátorů.
- Monitorovat probíhající projekty a umožnit intervenci, pokud cokoliv není v souladu s normami nebo se stanovenými cíli dané obce.
- Vyhodnotit přijetí a úspěšnost ukončených projektů.
- Vytvořit kvalitní databázi údajů z oblasti mobility. Je vhodné tento bod začlenit do dopravního generelu. Místní cyklostrategie musí zajistit, aby se součástí databáze staly i údaje pro hodnocení podpory cyklistické dopravy.
- Umožnit zapojení občanů a všech zainteresovaných subjektů do projektového plánování.
- Zajistit bezpečnost stávající i plánované infrastruktury.

- Porovnávat vlastní výkony s ostatními obcemi. Toto srovnávání má jeden pozitivní vedlejší efekt – může být pro obce podnětem podávat skvělé výkony (stát se „hlavním cyklistickým městem“ v zemi).

Aby tyto cíle mohly být splněny, je nutné zavést **nástroje řízení kvality** a propojit je do jednoho systému řízení kvality. Jednou z metod je nástroj BYPAD (Politický audit cyklistické dopravy), který je velmi úspěšný ve vyhodnocování těchto měkkých opatření. Jeho základem je shromáždit všechny zainteresované strany (tzv. hodnotící skupiny) a požádat je o ohodnocení souboru indikátorů. Pokud tuto metodu opakujeme pravidelně, umožní nám sledovat pokrok (či regresi) výkonnosti obcí v oblasti cyklistické dopravy.

Další informace k dispozici:

- www.cyklomesta.cz
- LEKCE 14: AUDIT CYKLISTICKÉ POLITIKY

Opatření 4: ODBOR (CENTRUM) MOBILITY – vytvořit podmínky / nástroj pro ustanovení odboru mobility (jedná se o vizi v oblasti organizačních nástrojů)

Základním problémem našich měst je skutečnost, že žádné nemá vlastní odbor mobility, žádné město se nezabývá problematikou plánů mobility a managementu mobility. Právě součástí odboru pro mobilitu by měl být i cyklokoordinátor nebo oddělení, které má jasně stanovené úkoly pro přípravu a realizaci politiky cyklistické dopravy.

Moderním nástrojem v plánování a organizování dopravy je tzv. řízení mobility (management mobility), což je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po individuální automobilové dopravě (IAD) prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou tzv. měkká opatření jako informace, komunikace, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji

zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními měkká opatření managementem mobility nevyžadují nutně velké finanční investice a mají vysoký poměr přínosů vůči nákladům. V některých zemích západní Evropy je tento přístup značně rozšířen a propracován, některé země podmiňují povolení k realizaci dopravní stavby nebo stavby generující dopravu předchozí analýzou založenou právě na managementu mobility.

Další informace k dispozici:

- www.cyklomesta.cz (zde je také uveden výběr opatření managementu mobility, používaných v zahraničí)
- LEKCE 3: PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY (SUMP)
- LEKCE 4: PRINCIPY HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY (MA21, QUEST)

Oblast 3. FINANČNÍ NÁSTROJE

ÚVODEM

Vzhledem k tomu, že rozpočty jsou všeobecně nízké a ochota zvyšovat rozpočet cyklistické dopravy je velmi malá, je zcela zásadní, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji a využívaly pro oživení cyklistické dopravy i alternativní finanční zdroje. Místní cyklostrategie musí tvořit strategický rámec pro investiční rozhodnutí. Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Spolupráce s dalšími správními jednotkami v rámci jedné obce umožňuje plně využít možností synergie. Spolupráce s ostatními obcemi, s příslušným krajem nebo státem zase obcím dává možnost realizovat projekty, které by bez takové spolupráce nešlo uskutečnit. Efektivní využití synergie s sebou nese velké možnosti, jak zkvalitnit cíle v podpoře cyklistické dopravy.

ZÁKLADNÍ STRUKTURA POLOŽEK ROZPOČTU MĚSTA PRO PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Jednotlivé kapitoly rozpočtu by měly zahrnovat tyto náklady:

1 - „TVRDÁ“ OPATŘENÍ: INFRASTRUKTURA

PŘÍMÉ NÁKLADY:

- 100 - projektová příprava, studie atd.;
- 110 - stavebně technická opatření na komunikační síti, a to podle zpracovaného generelu cyklistické dopravy (většinou se jedná o výstavbu cyklistických stezek všech kategorií);
- 120 - nízkonákladová opatření jako seriózní alternativa k cenově náročným rekonstrukčním řešením, např.
 - » 121 - zřízení cyklistických pruhů a piktogramů (včetně možnosti přeměny parkovacího pruhu na cyklopruh)
 - » 122 - využití dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů - možnost vjezdu do pěších zón, zřizování zón 30, cyklistických ulic, atd. (viz LEKCE 21 - Zklidňování dopravy)
 - » 123 - možnost obousměrného provozu pro cyklisty v jednosměrných ulicích (viz LEKCE 22)

Poznámka – je možné využít nízkonákladové technologie pro výstavbu cyklostezek, atd.,

- 130 - systém parkovacích zařízení pro jízdní kola;
- 140 - začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému (intermodální přestupní body);
- 150 - informační systém (dopravní značení);
- 160 - realizace menších projektů, služeb a opatření, např. veřejné opravy jízdních kol, systém sdílení jízdních kol (bike-sharing) a cyklopůjčovny.



NEPŘÍMÉ NÁKLADY:

- 170 - zpracování cyklistických opatření do připravovaných staveb dopravní infrastruktury:
 - » větší projekty by měly být financovány ze souhrnného rozpočtu pro realizaci opatření v oblasti infrastruktury (rekonstrukce komunikací, nově vybudované komunikace), protože cílem podpory cyklistické dopravy je dosáhnout toho, aby každé plánování infrastruktury automaticky zahrnovalo i zájmy a potřeby cyklistů. To se týká nejen místních staveb, ale také novostaveb a rekonstrukcí státních, krajských komunikací a železničních staveb. Součástí staveb by mohly být např. cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy.
 - » pro podporu cyklistické dopravy využít i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, protipovodňové hráze, opuštěná drážní tělesa, atd.), kdy se dá využít Programu obnovy venkova nebo pozemkových úprav.
- 180 - správa a údržba komunikací (většinou se jedná o rozpočet technických služeb města). Údržbářská služba má stanoveny úkoly a dohlíží na bezproblémové využívání cyklistické infrastruktury po celý rok. Např. úklid povrchu cyklistických stezek / tras (sklo, bláto), opravy, ořezávání zarůstající vegetace. Hlášení škod a stížností by mělo být standardizované.

2 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: KAMPANĚ, PROPAGACE, CYKLOTURISTIKA

PŘÍMÉ NÁKLADY:

- 200 - internet a web, případně sociální sítě;
- 210 - informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy;
- 220 - různé akce, kampaně a události (panelové diskuze, soutěže)
- 230 - realizace dalších opatření spojených s PR aktivitami

NEPŘÍMÉ NÁKLADY (realizované zainteresovanými pracovníky města):

- 240 - práce s médii - televizní a rozhlasové vysílání a tiskové zprávy;
- 250 - články, reklamy v novinách, tiskové konference.

3 - „MĚKKÁ“ OPATŘENÍ: MONITORING / ŠKOLENÍ

- 310 - informační školení a kurzy;
- 320 - provádění pravidelného cyklistického auditu;
- 330 - průběžné sčítání jízdních kol;
- 340 - sledování a vyhodnocování nehodovosti, pasport cyklistických komunikací

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/finance/>
- www.cyklomesta.cz
- LEKCE 10: PŘÍPRAVA ROZPOČTU
- LEKCE 11: FINANCE PRO INFRASTRUKTURU
- LEKCE 12: NÍZKONÁKLADOVÁ OPATŘENÍ



Oblast 4. PRÁVNÍ NÁSTROJE

Opatření 1: INFORMACE – Podpořit prosazení legislativních opatření, která mají pomoci lepšímu začlenění cyklistů do legislativy o silničním provozu.

Nedořešené právní otázky v legislativě zákona o silničním provozu, týkající se cyklistů, brání projektantům navrhovat a úřadům schvalovat taková řešení, která by byla pro všechny účastníky v daném prostředí adekvátní a ze kterých by bylo okamžitě zřejmé, kdo se má jak zachovat a jaká jsou jeho práva a povinnosti, aniž by znal nazpaměť jakékoli paragrafy.

Úpravy vyžadují zejména tyto zákony a prováděcí vyhlášky:

- **zákon č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích
- **vyhláška č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- **zákon č. 13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích

Na legislativní změny se dá také dívat z pohledu zajištění velkých úspor ve financování cyklistické dopravy. Lepší legislativa = úspora ve financování (např. zřízení tzv. cyklistických ulic, víceúčelové pruhy nebo povolení jízdy cyklistů po chodníku).

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/>
- LEKCE 13: LEGISLATIVA - PŘEHLED A NÁVRH ZMĚN



Nejvýznamnější témata k řešení:

(řazení jednotlivých témat v abecedním pořadí)

- 1 cykloobousměrky
- 2 jasnější definice in-line bruslaře
- 3 jízda na kole nejen při pravém kraji vozovky
- 4 křížení a sjednocení práv a povinností
- 5 menší množství dopravních značek
- 6 možnost provedení zkušební opatření
- 7 nepovinné použití cyklistického opatření
- 8 ochrana slabších uživatelů
- 9 prostor s převažující funkcí
- 10 stezka podél hlavní komunikace
- 11 světelné signalizace
- 12 víceúčelové pruhy
- 13 zklidněné oblasti a snižování rychlosti



Oblast 5. MANAGEMENT DAT & VÝZKUM

Zásada 1: Tato oblast představuje dopravní ukazatele (indikátory), které lze snadno sledovat a vyhodnocovat. Tyto indikátory pomohou získat přehled o aktuálním vývoji v různých oblastech cyklistické dopravy, stejně jako vyhodnocovat změny po zavedení daných opatření. Hlavní otázky jsou: Které indikátory zvolit? Jak sbírat data? Jak často data sbírat?

Má-li město vypracovaný jednotný strategický plán, je opakované vyhodnocování ukazatelů nezbytné. Aby ukazatele poskytl smysluplná data, musí splňovat určité podmínky, zejména: pravidelnost sběru dat (dopravních průzkumů), měřitelnost, vypovídající hodnota, dohledatelnost, návaznost.

Abychom dokázali správně stanovit důležité ukazatele, je nutné opakovaně prověřovat systém jejich sběru a kalibrovat. Stanovení ukazatelů musí probíhat v úzké spolupráci s městskými úřady, jelikož úřady mají nejlepší povědomí o různých výzkumech a možných zdrojích dat. Indikátory musí umožnit změřit cíle, které jsme si definovali. Sběr vlastních dat pro soubor ukazatelů je většinou velmi nákladný a vyžaduje obrovské úsilí. Proto je dobré využít data, která již existují.

Monitorování dat je smysluplné pouze za předpokladu, jestliže si před zavedením opatření stanovíme hodnoty cílového stavu. Pro vyhodnocení je důležité, abychom udělali nejméně dva průzkumy. Prvním průzkumem zjistíme nulový stav před zahájením akcí, druhý by měl proběhnout po roce nebo dvou od začátku realizace. Tímto způsobem se nám odhalí úspěch či selhání naší snahy. Bez stanovení cílové hodnoty nedokážeme vyhodnotit,

do jaké míry jsme naše závazky naplnili. Pak bychom měli k dispozici pouze kvalitativní hodnocení. Evaluace nám také pomůže odhalit, jak efektivní jsou vybraná opatření. Pracovníci rozvoje města se stejně jako politici mohou rozhodnout, zda má dojít ke změně opatření či k úpravě cílových hodnot.



Opatření 1: DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – Průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility

a) Realizovat průzkum dopravního chování

Průzkum dopravního chování poskytuje velmi podrobnou a přesnou analýzu, jaké dopravní prostředky lidé volí a proč. Obvykle mají tyto průzkumy podobu dotazníkového šetření, které se provádí na vybraném vzorku obyvatel. Aby výsledky jednotlivých měření byly srovnatelné v rámci ČR i se zahraničními městy, je třeba postupovat podle přesné metodiky. První takové šetření podle mezinárodních standardů se v ČR uskutečnilo v roce 2012 a provedla ho města Pardubice a Uherské Hradiště. Hlavním výsledkem takového výzkumu je podíl cest připadajících na jednotlivé druhy dopravy (modal split, modal share). Na tomto principu je třeba monitorovat vývoj chování v oblasti mobility.

b) Realizovat sčítání cyklistů

Nejjednodušším způsobem monitoringu je sčítání cyklistů, které se u nás provádí už řadu let. Manuální metoda, kdy pracovník zaznamenává jeden den v roce počty přímo v terénu, však neposkytuje nejpřesnější výsledky. Největší vliv má počasí, které se nedá na předem pevně stanovený den objednat. Automatické sčítače naproti tomu dávají velmi přesnou představu o tom, jaký je provoz cyklistů, ale například také pěších a in-line bruslařů v daném místě.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/>
- LEKCE 15. MONITORING & PRŮZKUMY

Opatření 2: DATA – Zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou

a) Nehodovost

Nehodovost (počet nehod) je indikátor, který ukazuje na míru nebezpečí v ulicích. Jelikož se nám jedná zejména o podmínky pro cyklisty, zajímají nás pouze nehody za účasti cyklistů. Obvykle existují policejní statistiky o zaznamenaných nehodách. Nehody se rozdělují podle zranění na nehody s následkem smrti, se středně těžkými zraněními, s lehkými zraněními nebo bez zranění. Obvykle jsou udávána čísla za každý kalendářní rok. Dostupnost údajů o nehodách závisí na míře spolupráce mezi obcí a dopravní policií, v ČR jsou údaje dostupné na internetu pro všechny obce i libovolně zvolená území. Nehodovost může být udávána v absolutních nebo relativních číslech. Pro celkovou představu se používají relativní čísla, jako je např. počet nehod přepočtený na 100 tisíc obyvatel. V místním měřítku jsou pro změnu důležitá čísla absolutní, například k odhalení nebezpečné křižovatky. Statistiky nehodovosti dokáží také odhalit oblasti, které vyžadují bezprostřední zásah nebo úpravu. Těmi mohou být specifická místa (např. nebezpečné křižení), určité skupiny obyvatel (např. děti) nebo obecné prvky způsobující ohrožení (jako například silnice bez cyklopruhů).

(Údaje o nehodách v ČR lze ke konkrétní lokalitě dohledat na stránkách: <http://www.jdvm.cz/>)

Metoda sběru dat:

Policejní záznamy, záznamy z nemocnic.

b) Délka a kvalita cyklistických tras

Abychom mohli sledovat vývoj cyklistické infrastruktury (kvantitu a kvalitu), měl by být sledován indikátor „délka cyklistických tras“, a to jak v celkové délce cyklistické sítě v dané oblasti, tak i přírůstek za uplynulé období (např. jeden rok). Zároveň je nutné sledovat kvalitu cyklistických tras, zejména kvalitu povrchů. Zlepšení povrchů stávající infrastruktury může mít velký efekt, ale nepřispívá k nárůstu počtu kilometrů, a obráceně. Abychom dokázali vyhodnotit skutečné podmínky pro cyklisty, musíme sledovat jak kvantitu, tak i kvalitu.

Metoda sběru dat:

Kvantitativní: Délka nových nebo celková délka cyklistických tras, stezek a cyklistických pruhů. Databáze z odboru rozvoje nebo správy majetku.

Kvalitativní: Čísla a statistiky cyklistických tras, které byly rekonstruovány nebo obnoveny. Databáze z odboru rozvoje nebo správy majetku.

Opatření:

Vést pasportizace cyklistických tras a cyklostezek v území. Součástí opatření je i předávání dat např. webovým mapovým serverům.

Opatření 3: POTŘEBY CYKLISTŮ – Průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba

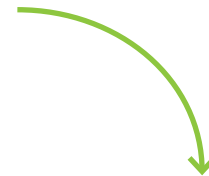
K prosazení mnoha dobrých opatření nedošlo jen proto, že byla prezentována v nevhodnou dobu, na nevhodném místě, nevhodným způsobem a neinformovaným lidem. Z tohoto důvodu další oblast nutná pro podporu cyklistické dopravy je získání veřejnosti a její zapojení do přípravy konkrétních projektů a strategií. Můžeme tím předejít mnoha problémům.

Nástroje zapojení veřejnosti

- ✓ dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky)
- ✓ veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy
- ✓ návštěvy dotčených lokalit
- ✓ kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů



2. CYKLISTICKÁ INTRASTRUKTURA („TVRDÁ“ OPATŘENÍ)



Přímá vazba na územně plánovací podklad a na finanční rozpočet.

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAL PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS

Páteřní síť cyklotras bude tvořena podle územně plánovacího podkladu (generelu cyklotras).

Konkretizace cíle:

- Město do roku 2025 dokončí kvalitní hlavní síť cyklotras, včetně vyznačení. Vzhledem k očekávanému nárůstu cyklistické dopravy se přitom musí přezkoušet a dále rozvíjet standardy na základě nové verze TP 179. Dílčí úseky, které ještě nejsou vybudovány v souladu se standardy, je nutné odpovídajícím způsobem krok za krokem kvalifikovat.
- Do roku 2017 bude dokončena v celé délce minimálně jedna významná páteřní trasa.
- O právě dokončených trasách bude veřejnost zajímavým způsobem informována tiskovými zprávami, letáčky a na internetu (viz „Měkké nástroje“)



Zásada 1. Preventivně zajišťovat růst

Současná opatření odpovídají většinou jen dnešním minimálním standardům, ne však budoucím požadavkům. Město by proto mělo u všech opatření při výstavbě komunikací dbát na to, aby kapacita infrastruktury cyklistické dopravy držela krok s požadovaným nárůstem.

Zásada 2. Učinit jízdu na kole atraktivní

Veškeré projektování, které má vliv na cyklistickou dopravu, by mělo zvažovat i opatření ke zrychlení cyklistické dopravy, jako jsou povrchy s dobrými jízdními vlastnostmi, šířka cykloinfrastruktury umožňující předjíždění, co možná nejkratší doby čekání na uzlových bodech, vyloučení objížděk zhušťováním sítě a orientační pomůcky. I s ohledem na očekávaný nárůst elektrokol by infrastruktura pro cyklistickou dopravu měla být v budoucnu dimenzována zpravidla až na rychlost 25 km/h. Dalším opatřením, které přichází v úvahu, je mimo jiné i cykloulice (ta ale souvisí se změnou zákona).

Zásada 3. Postupný výběr úseků k realizaci

Cyklostrategie by měla zajistit, aby opatření byla realizována podle naléhavosti a priorit, přičemž na páteřní síti cyklotras se nabízejí tato opatření:

Opatření 1: VOZOVKA – Postupně dle roční etapovosti realizovat integrační opatření na vozovce

Základním principem integračních opatření je „podkreslení“ průjezdu jízdních kol ve vozovce. Tato opatření jsou provedena zpravidla tam, kde by se cyklista pohyboval automaticky v případě společného provozu, tj. i bez jejich realizace. Přítomnost integračních opatření pro cyklistickou dopravu ve vozovce má význam nejen psychologický, ale také z hlediska utváření prostoru.

Typy opatření jsou následující:

- piktogramové koridory pro cyklisty,
- víceúčelové pruhy, vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty,
- vyhrazené BUS + cyklo (+TAXI) pruhy, psychologické pásy,
- fyzicky oddělené pásy a zohledňování provozu jízdních kol ve společném provozu bez realizovaného opatření.

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/>
 - LEKCE 17: VOZOVKA; integrační opatření ve vozovce
- 

Opatření 2: „CYKLOSTEZKY“ – Postupně dle roční etapovosti realizovat cyklostezky a související specifická opatření

Stezky jsou základním segregačním opatřením cyklistické dopravy, základním požadavkem je minimalizace kontaktu s automobilovou dopravou. Umístěny jsou zpravidla v přidruženém prostoru, případně nezávisle na ostatních komunikacích. V intravilánu jsou stezky obvykle prostorově náročnější než libovolné integrační opatření. Z těchto důvodů je vhodné používat stezky především mimo souvisle zastavěná území a v extravilánu, tedy v oblastech s malým množstvím příčných vazeb a křížení a s minimálním provozem pěší dopravy, v opačném případě narůstá pravděpodobnost kolize ve vztahu k automobilové i pěší dopravě.

Za cyklostezky jsou považovány tyto druhy komunikací:

- stezky pro cyklisty (C 8)
- stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (C 9)
- stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10),
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7 + E 13)
- komunikace s vyloučením motorové dopravy (B 11).

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/>
- LEKCE 18: CYKLOSTEZKY A PODOBNÉ „CYKLOKOMUNIKACE“

Opatření 3: KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ – Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

Mimořádný význam pro bezpečnost, atraktivitu a plynulost cyklistické dopravy má provedení uzlových bodů. To platí zvláště pro velké uzlové body na síti hlavních dopravních tepen, jakož i křížení s hlavními dopravními tahy na směrech hlavních i vedlejších tras cyklistické dopravy. Na světelných křižovatkách je třeba odpovídajícím způsobem zvážit důležitost cyklistické dopravy podle jejího významu. Podmínky pro cyklistickou dopravu mohou vždy podle jednotlivých případů vylepšit rozšířené prostory pro zastavení, cyklistické propusti, široké přechody, nabídky pro přímé odbočení doleva (případně jako dvojí vedení alternativně k nepřímému odbočení vlevo) a, pokud se to dá obhájit z hlediska bezpečnosti, jiná speciální řešení vztahující se na konkrétní případ; to platí i pro kruhové objezdy.

V tomto kontextu je nutné řešit tyto případy:

- úrovnňová křižení a napojení,
- světelně signalizované křižovatky a křižení (ssz),
- kruhové objezdy
- mimoúrovňová křižení.

Požaduje se, aby příslušný odbor ve všech projektech a opatřeních integroval návrhy na základě nových TP 179, jak má být cyklistická doprava plynule a bezpečně vedena přes uzlové body. Cyklistická doprava má být zpravidla vedena přímo a signalizována společně s automobilovou dopravou. Plochy pro zastavení a přechody musí být pro očekávaný nárůst cyklistické dopravy dostatečně dimenzovány. Všichni cyklisté by měli odjíždět při jedné fázi světelné signalizace.

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/krizeni-a-krizovatky/>
- LEKCE 19: KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ



Opatření 4: EXTRAVILÁN – Zajistit propojení města s okolními obcemi

Na většině pozemních komunikací se v současnosti cyklisté pohybují ve společném provozu bez zvláštních opatření pro cyklistickou dopravu. S ohledem na reálný dopravně-krajinný kontext je tento způsob pohybu často jediný možný nejen v současnosti, ale i v dlouhodobém výhledu. Základním principem má být vytváření takových podmínek, aby byl společný provoz co nejbezpečnější, a pokud je to účelné, upravit současnou komunikaci, resp. nabídnout či dobudovat vhodný alternativní průjezd s menším kontaktem s automobilovou dopravou.

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklodoprava-v-extravilanu/>
- LEKCE 20: EXTRAVILÁN; propojení města s okolními obcemi

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

Ovšem i mimo pátevní síť tras je třeba vytvářet atraktivní a bezpečné podmínky pro cyklistickou dopravu. Většina cest na jízdním kole probíhá v blízkém okolí bydliště. Poptávka po krátkých, pohodlných a bezpečných spojeních tudíž existuje plošně na celém území města. Podpory cyklistické dopravy lze dosáhnout množstvím drobných opatření, například otevřením slepých či jednosměrných ulic.

Pobytová a dopravní funkce veřejného prostoru by měly být v souladu, s ohledem na charakter místa pak může být pobytová funkce přímo nadřazena funkci dopravní (například obytné a pěší zóny). Převažovat má prostorová integrace jednotlivých druhů dopravy a funkcí namísto jejich segregace. Základními principy jsou zklidňování provozu a sdílení prostoru, včetně ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů, především cyklistů a chodců před automobily, ale také chodců před cyklisty.

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/zklidnovani-dopravy/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky/>
- LEKCE 21: ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY
- LEKCE 22: JEDNOSMĚRKY

Opatření 1: OBECNÉ NÁROKY NA ULIČNÍ PROSTOR - Postupně dle roční etapovosti realizovat opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

- a) Příslušný odbor zohlední prostorové nároky na realizaci bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu v uličním prostoru při všech opatřeních na hlavních dopravních tazích.
- b) Kromě toho bude pravidelně posuzovat možnosti přerozdělení dopravního prostoru, které se mohou objevit v kapacitních rezervách - díky úbytku automobilové dopravy, díky novému zhodnocení nároků na prostor nebo opatřením k odlehčení dopravy, a bude je využívat pro dosažení cílů plánu rozvoje dopravy.

Další informace k dispozici:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/planovani-verejneho-prostoru/>
- LEKCE 5: PRINCIPY ÚZEMNÍHO A DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Opatření 2: ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ - Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

Opatření pro lokální zklidnění provozu jsou zpravidla používána v rámci zklidněných zón, ale mohou být aplikována i samostatně nebo jako součást liniového zklidňování vybrané komunikace. Níže uvedené případy jsou pouze výběrem nejčastějších z nich, včetně doprovodného komentáře z hlediska řešení průjezdu jízdních kol. Jedná se o tyto možnosti: zpomalovací prahy a polštáře, vychýlení ze směru jízdy, zúžení komunikace, hrdla.



Opatření 3: ZÓNA 30 – Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na jízdním kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti

Vzhledem k celkovému zklidnění provozu není zpravidla nutné vytvářet zvláštní opatření po směru jízdy všech vozidel. S ohledem na intenzitu provozu, sklonové poměry a délky mezikřížovatkových úseků je vhodné vyhodnotit a zajistit možnost či nemožnost vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel (buď v celé délce, nebo na vybraných úsecích), resp. eliminaci problematických šířek umožňujících pouze nebezpečné předjíždění.

Opatření 4: OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY – Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na jízdním kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti

S ohledem na celkové výrazné zklidnění provozu není zpravidla vhodné vytvářet samostatná výrazná opatření pro průjezd cyklistů (jako například samostatné pruhy či stezky). Cyklistické vodorovné dopravní značení by mělo být používáno pouze v odůvodněných případech, například zmenšený piktogramový koridor pro naznačení doporučeného liniového průjezdu daným územím.

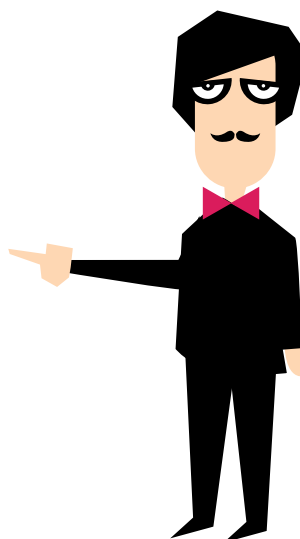
Opatření 5: JEDNOSMĚRKY – Podporovat možnost obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách

Pro zajištění vyvážené dopravní obsluhy území by měl být každý druh dopravy omezován co nejméně, pouze když je to s ohledem na provozní podmínky nezbytné: pokud je pomocí jednosměrného provozu navyšováno množství parkovacích míst anebo zamezováno nežádoucímu průjezdu automobilů, měl by být automaticky zachován obousměrný provoz jízdních kol.

Opatření 6: PREFERENCE – Podporovat realizaci tzv. cyklistických ulic

Toto opatření je možné realizovat až se změnou zákona a definováním pojmu „cyklistická ulice“.

Odbor dopravy bude do roku 2015 systematicky zkoumat, které další jednosměrné ulice mohou být otevřeny pro cyklistickou dopravu v protisměru.



Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Podrobné informace ke kapitole:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalsi-kriteria-vyberu-trasy/>
- LEKCE 23: DALŠÍ KRITÉRIA, KTERÁ ROZHODUJÍ O VÝBĚRU TRASY
- LEKCE 24: BEZBARIÉROVOST

Opatření 1: KVALITA - Zkvalitňovat a udržovat stávající cyklistickou infrastrukturu

Město má sice k dispozici několik úseků cyklistické infrastruktury, mezi nimi je však mnoho starých, stavebně špatných cyklostezek, které jsou poškozené nebo již neodpovídají dnešním standardům, co se týče šířky, bezpečnostních odstupů (k vozovce, k chodníku, k parkujícím vozidlům), charakteru povrchu a vizuálnímu kontaktu s motorovou dopravou. Proto se vyžaduje, aby správce stávajících stavebních cykloopatření:

- a) udržoval stávající cyklostezky v dobrém stavu a počítal s potřebnými prostředky na jejich opravu,

- b) zjišťoval, zda při opravách a údržbě může být dosaženo zlepšení standardu cykloopatření podle nových TP 179. To se může dít i nahrazením cyklostezky cyklopruhem nebo víceúčelovým pruhem na vozovce.
- c) sbíral informace k problémovým úsekům stávající sítě cyklostezek a poskytoval je místnímu cyklokoordinátorovi jako podklad pro programy k odstraňování závad.

Opatření 2: BEZBARIÉROVOST - Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek

Vybudované cyklostezky, cyklopruhy i víceúčelové pruhy často blokují auta, která na nich zastavují kvůli nastupování nebo vystupování, nakládání nebo vykládání nákupu nebo z jiného důvodu. Překážky na cyklistické infrastruktuře tvoří i zarůstající vegetace, neodklizený sníh nebo dokonce skládky. Cyklisté jsou nuceni uhýbat na chodník nebo do automobilového provozu, přičemž dochází ke zdržení, omezení i ohrožení jak cyklistů, tak ostatních účastníků dopravy. Ztrácí se tak kvalitativní výhoda cykloinfrastruktury, posiluje se nechuť méně jistých cyklistů ji využívat. Správce stávajících stavebních cykloopatření by proto měl zajistit, aby:

- a) infrastruktura pro cyklistickou dopravu byla prostá překážek všeho druhu. Jejich průjezdnost bez překážek musí být zajištěna při zimní údržbě, při čištění ulic a sekání zelených ploch.
- b) se v trase nevyskytovaly příčné ani podélné překážky (žlaby, spáry, prahy, stupně, apod.). V případě jejich výskytu musí být výrazně označeny a musí být zajištěny odpovídající odstupy tak, aby cyklista mohl včas zareagovat a bezpečně se jim vyhnout.

- c) na významných trasách bylo zajištěno osvětlení, které bude zaručovat i sociální bezpečnost.
- d) tam, kde je využitelnost cykloinfrastruktury pravidelně omezována parkujícími vozidly, bylo prozkoumáno, zda lze pomocí vhodného managementu parkování nebo pomocí stavebních opatření nesprávné parkování zkomplikovat a zda lze zajistit legální možnosti ke krátkému zastavení a manipulaci s nákladem zvláště pro obchodně podnikatelskou dopravu. V případě nutnosti a omezeně podle denního času lze zrušit parkovací místa pro rezidenty.
- e) spolupracoval s neziskovým sektorem, který by s pomocí svých členů monitoroval zvláště problematické úseky a informoval o nich město.

Dále se doporučuje, aby

- f) pracovníci Policie ČR a Městské policie byli vyzýváni, aby v rámci své činnosti do svých kontrol důsledně zahrnovali také parkování a zastavování aut na cyklistické infrastruktuře,
- g) se v rámci práce s veřejností pro soužití automobilové a cyklistické dopravy začalo mluvit o tématu parkování aut na infrastruktuře pro cyklisty a řidiči aut tak získali povědomí o této problematice.

Opatření 3: STAVENIŠTĚ - Brát ohled na cyklistickou dopravu na staveništích

Cyklisté mají být vedeni kolem staveniště bezpečně a bez větších omezení než jiní účastníci dopravy, např. bez nutnosti sesednout s kola. Například řešení jednosměrné dopravy, které se v místech staveb často objevuje, se lze v případech cyklistické dopravy – neboť ta je na objížďky zvláště citlivá – většinou vyhnout. Se zbytečným nebo dokonce nebezpečným omezením cyklistické dopravy se obvykle setkáváme na místech staveb v silničním

prostoru. Příčinou bývá nerespektování dopravně právních nařízení úřadů silniční dopravy firmami, které stavby provádějí. Kontrolní kapacity a tím i možnosti trestání jsou z důvodu personální situace v úřadech příliš malé. Doporučuje se spolupracovat se stavebními společnostmi a investory staveb, aby počítali s provizorním vedením cyklistů a chodců kolem míst staveb a náhradní cesty řádně vyznačili.

Opatření 4: POVINNOST - Přezkoumat povinnost používat cyklostezky – souvisí se změnou zákona

Různé výzkumy i analýzy nehod provedené policií prokázaly, že oddělené cyklostezky v bočním prostoru často představují bezpečnostní riziko, zvláště pokud není umožněn dobrý vizuální kontakt na uzlových místech a na příjezdech k pozemkům. Také plynulý pohyb vpřed bývá na takových cyklostezkách někdy téměř nemožný. Zákonodárci by proto měli omezit povinnost používat cyklostezky jen na výjimečné případy. U mnoha cyklostezek byla povinnost používání již zrušena, další úseky se posuzují. Povinnost používat cyklostezky se má omezit na výjimečné případy, u nichž nemůže být zaručena vysoká míra bezpečnosti jiným způsobem, nebo pokud by zrušení povinnosti užívat cyklostezku mělo závažné nevýhody pro veřejnou dopravu. Za těchto určujících předpokladů by přezkoumání cyklostezek, které dosud podléhají povinnosti užívání, mělo být uzavřeno do roku 2015, následovat by měla realizace zrušení povinnosti používání v praxi. Cyklostezky se zachovanou povinností používání by měly být upraveny na požadovaný standard podle nových TP 179.



Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

Podrobné informace ke kapitole:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/parkovaci-infrastruktura/>
- LEKCE 28: PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ KOL

Opatření 1. KONCEPCE - Celková koncepce parkování jízdních kol

Snadno dostupné a bezpečné možnosti parkování jízdních kol v místě bydliště a v důležitých destinacích zvyšují ochotu využívat jízdní kolo pro každodenní cesty. Téměř každý třetí majitel jízdního kola však posuzuje možnost parkování jízdního kola ve svém bydlišti jako složitou a ne bezpečnou. Problém představují především nová velká sídliště. Také na důležitých cílových místech cyklistické dopravy, před obchody a veřejnými budovami, na pracovištích a u škol, u nádraží a zastávek často chybí vyhovující a účelně konstruovaná zařízení pro parkování a úschovu jízdních kol. Při dalším nárůstu cyklistické dopravy a přibývajícím podílu drahých

jízdních kol se úzká místa v těžištích poptávky ještě vyostří. Strategie cyklistické dopravy vychází z toho, že lepší možnosti parkování mohou nově otevřít značný potenciál pro každodenní používání jízdního kola.

Příslušný odbor musí:

- a) připravit strategii parkování jízdních kol a navrhnout způsob financování.
- b) systematicky identifikovat deficity v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru. Přitom je možné v závislosti na místní situaci vzít v úvahu změnu počtu parkovacích míst pro auta.

Opatření 2. REGULACE - Využívat regulační rámec

Pro novostavby, přestavby či změny účelu staveb by měly být k dispozici prováděcí předpisy, které zajistí kvalitativně a kvantitativně dostačující nabídku míst k odkládání jízdních kol. Mobilní soukromé stojany na kola, které bývají umístěny ve veřejném uličním prostoru, jsou většinou funkčně nedostačující modely, koncipované především jako reklamní plochy.

Příslušný odbor musí:

- a) působit v rámci svých kompetencí ve stavebním povolenacím řízení na to, aby byly důsledně

dodržovány předpisy místního stavebního řádu týkající se zajištění parkovacích možností pro cyklisty u novostaveb, přestaveb a změn účelů staveb.

- b) přezkoumat zajištění parkování pro cyklisty ve veřejném prostoru s ohledem na místní prostorové poměry na pozemcích a na jiné nároky na veřejný prostor jak u nových projektů, tak u stávající zástavby.

Opatření 3. PARTNEŘI - Získat maloobchod a správu budov jako partnery

Dobře přístupné, bezpečné a proti počasí chráněné parkoviště pro jízdní kola v místě bydliště, které snižuje nechuť „vyrazit na cestu“, není vůbec žádnou samozřejmostí. Také v cílových bodech, zejména v nákupních ulicích, u velkých nákupních center, ale i u větších podniků a úřadů najdeme značné deficity. Následkem je zpravidla chaotické odkládání jízdních kol, které omezuje pěší dopravu. Jízdní kolo pak není vnímáno jako atraktivní alternativa. Důležitým úkolem podpory cyklistické dopravy je stále získávat porozumění a zájem rozhodujících činitelů bytového hospodářství a maloobchodu, jakož i zaměstnavatelů pro tuto problematiku a podporovat jejich ochotu k realizaci opatření. V rámci „Hlavního plánu parkování jízdních kol“ by měly být vytvořeny a otestovány – např. ve formě modelových projektů – nové podněty.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

Opatření 1. ZASTÁVKA - Více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách veřejné dopravy

Systém Bike&Ride je výhodný pro místní veřejnou dopravu, která tak lépe dosáhne na širší okruh uživatelů na jakékoliv zastávce, než když ji využívají jen chodci. Ačkoliv nějaká parkovací místa pro jízdní kola v posledních letech vznikala, na mnoha místech nestačí kapacitě dnešního objemu cyklo dopravy. Při dalším, silnějším nárůstu cyklistické dopravy je pak nutný skok v jejich dimenzování. Stoupají také požadavky na zabezpečení proti krádeži a na ochranu proti povětrnostním vlivům, které splňují např. pronajimatelné parkovací boxy v úschovných jízdních kol. Příslušný odbor musí:

- vypracovat program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy a spolupracovat s dopravními podniky, aby přispívaly k realizaci tohoto programu,
- usilovat o zlepšení situace parkování jízdních kol na hlavních nádražích,
- zvážit změnu využití parkovacích míst pro auta v blízkosti nádražních vchodů.

Opatření 2. VOZIDLO - Zajistit převoz jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy

Doporučuje se zajistit nabídku převozu jízdních kol ve všech kolejových dopravních prostředcích za výhodné tarify a bez časových omezení. Tato možnost podstatně přispívá k používání jízdního kola i pro delší cesty. Příslušný odbor by měl:

- spolupracovat s dopravními podniky, aby dlouhodobě udržovaly nabídku možností transportu jízdních kol ve veřejných dopravních prostředcích, aby zajišťovaly odkládací možnosti pro jízdní kola ve vozidlech podle požadavků, aby prostory pro odkládání jízdních kol zřetelně označovaly a aby pružně reagovaly na dočasné úzké profily transportu jízdních kol, například při výletním provozu, při výlukách kolejové dopravy a podobně.
- jako objednavatel zajistit zohlednění vývoje poptávky a začlenění požadavků na transport jízdních kol do plánu místní dopravy; zajistit, že při vypisování a objednávání dopravních výkonů i při pořizování nových vozidel bude na tyto požadavky brán ohled v rámci stávajících finančních možností.

Opatření 3. PŮJČOVÁNÍ - Veřejná jízdní kola pro „poslední kilometr“

Další možností, jak podpořit intermodalitu občanů, je realizace a podpora systémů veřejných půjčoven kol v ČR. Systémy veřejných kol (Bike Sharing) ideálně kombinují využití hromadné přepravy s individuální přepravou na kole. V současnosti se koncepce veřejných kol šíří po celé Evropě a přidává tak nový prvek do systému veřejné dopravy v mnoha větších městech. V České republice tento systém zatím provozují jen České dráhy, které pod značkou ČD Bike nabízejí v některých oblastech krátkodobé půjčení jízdního kola. Dalším provozovatelem Bike Sharing systémů v České republice je společnost HOMEPORT, s.r.o. Zatím je v Praze - Karlíně realizován pilotní projekt, který slouží k vývoji produktu za provozu (více na www.homeportbike.cz). Příslušný odbor povede jednání o této možné službě s příslušným provozovatelem.

Podrobné informace ke kapitole:

- <http://www.cyklo doprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/>
- LEKCE 29: INTERMODALITA A BIKE SHARING



Oblast 6. SLUŽBY A ELEKTROKOLA

Opatření 1: SLUŽBY – Podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb

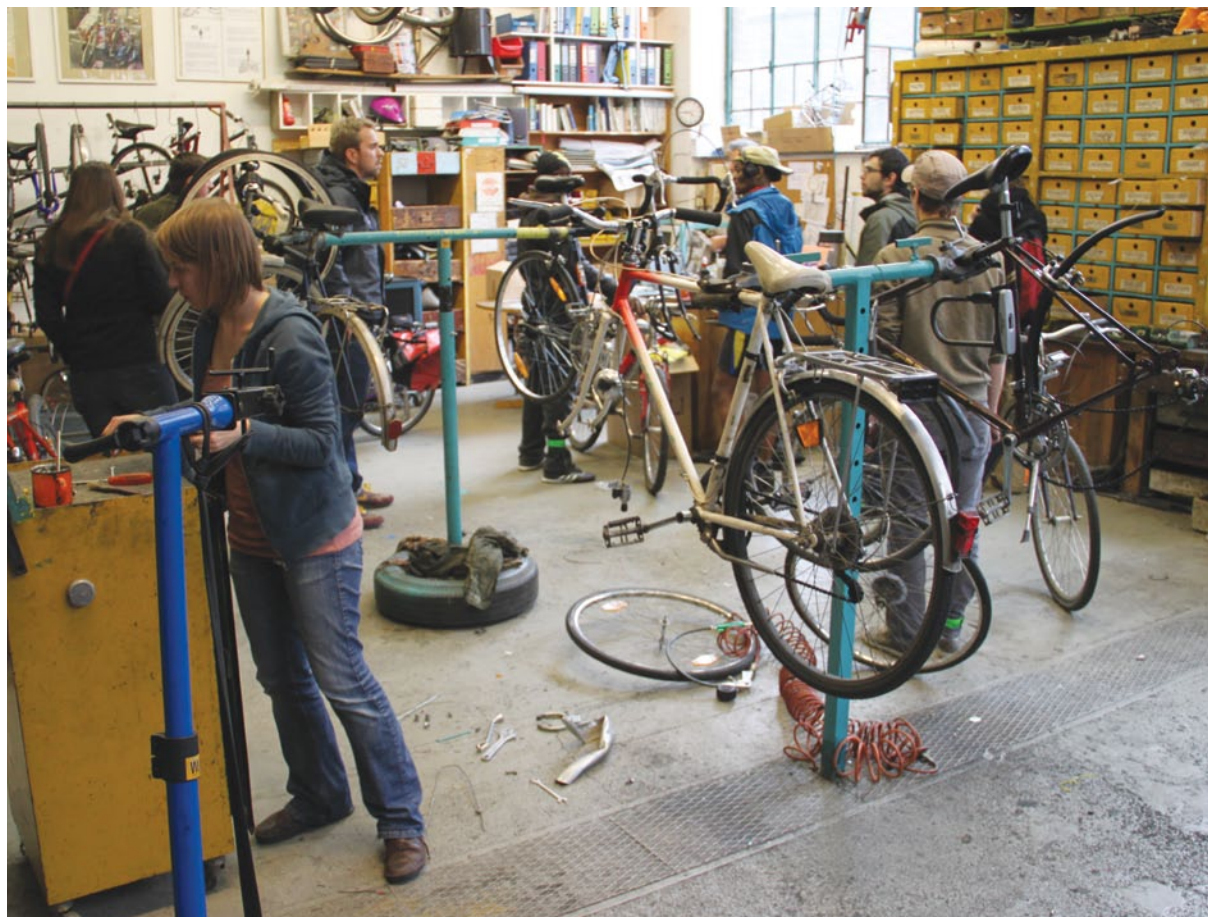
Existuje mnoho opatření, která město může realizovat nebo podporovat, aby se situace cyklistů zlepšila.

Příslušný odbor prověří, nakolik a kde mohou být realizována tato opatření:

- servis pro opravu a údržbu jízdních kol (velmi efektivní a uživatelsky příjemné je vybudovat tento servis v místě hustého provozu cyklistů, např. u vlakového nádraží. Lidé, kteří dojíždějí do práce a jízdní kolo používají pro cestu na nádraží, si mohou nechat své kolo opravit a po práci si ho vyzvednout)
- instalace vzduchových kompresorů ve veřejném prostoru
- podpora projektu Bajkazyl - opatření směřuje k podpoře takového zařízení, které bude vytvářet zázemí pro nadšence se vztahem ke starým a retro jízdním kolům, ale také s úmyslem podporovat cyklo-komunitu ve městě. Bajkazyl nabízí řadu služeb, mezi které patří servis všech typů jízdních kol, prodej starých repasovaných jízdních kol, cyklopůjčovna se zaměřením na studenty i širokou veřejnost, a také zázemí pro vlastnoruční opravy jízdních kol.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklocentra/>
- LEKCE 30: OPRAVNÝ, PŮJČOVNÝ



Opatření 2: ELEKTROKOLA – Počítat při plánování s tímto novým fenoménem

Díky velkému nárůstu počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí vyžaduje stávající infrastruktura změny. Vznůstá poptávka po dalších „cyklodálnicích“, bezpečnějších a kvalitnějších parkovacích místech a dobíjecích stanicích. Co se týče cyklistických komunikací, musíme rozlišovat mezi oddělenou samostatnou cyklistickou infrastrukturou a infrastrukturou integrovanou do ostatní dopravy. Pro velkou část uživatelů kol pedelec je jedním z hlavních benefitů časová úspora při cestování, kterou ještě zvyšuje využívání oddělených cyklostezek. Takže vypadá jen logicky, že se budou snažit na oddělených cyklostezkách maximalizovat svoji rychlost.

Lidé jsou ochotni cestovat do práce na kole do vzdálenosti 15 kilometrů. Nabídka rychlých a komfortních cyklostezek je důvodem, proč motoristé přeseďají na jízdní kola. Tyto „cyklodálnice“ jsou skvělé právě pro elektrokola. Proto na těchto trasách můžeme očekávat nárůst lidí jezdících na elektrokolech.

Elektrokola potřebují širší cyklistické pruhy nebo dokonce samostatné cyklistické ulice s hladkým bezbariérovým povrchem.

Co se týká integrované cyklistické dopravy, klíčovou otázkou bude dopravní zklidňování a regulace rychlosti motorových vozidel tak, aby se kola pedelec mohly zapojit do běžného dopravního toku. Rychlost 30 km/h jim umožní perfektně prolhnout s motorovou dopravou. Díky tomu, že se pedelec pohybuje většinou rychleji, soužití těchto jízdních kol a autobusů ve vyhrazených pruzích bude docela dobře možné.

Další informace:

- www.cyklodoprava.cz/infrastruktura-elektrokola/
- LEKCE 27: ELEKTROKOLA



Definice: Pedelec

Pedelec se nazývají jízdní kola, která jsou vybavena pomocným motorem, ale nemohou být poháněna výlučně tímto motorem. Motor pracuje pouze tehdy, když cyklista šlape do pedálů (tzv. asistované šlapání). Podle evropské legislativy patří do této kategorie kola, která poskytují podporu elektromotorem pouze při šlapání a do rychlosti 25 km/h a při maximálním výkonu 250 W. Takto vybavená kola s elektrickou asistencí jsou z hlediska silničního provozu považována za jízdní kola, mohou tedy využívat komunikace určené pro cyklisty a stejně jako u jízdních kol je definováno i povinné vybavení.

3. PROPAGACE & BEZPEČNOST & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY (Měkké nástroje)



Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Zásada 1. Potřeba marketingu cyklistické dopravy

I když si to možná neuvědomujeme, i cyklistická doprava je určitý produkt, který se snažíme dostat k lidem. Chceme, aby si ho kupovali, tedy aby jezdili na kole. Abychom dosáhli žádaného cíle, musíme potenciálního dopravního cyklistu motivovat. Právě proto potřebuje i cyklistická doprava marketing. Klíčovou složkou marketingu jsou kampaně. O tom, že marketing funguje i v cyklistické dopravě, se můžeme přesvědčit na některých příkladech měst, z nichž asi nejpropracovanější systém má Mnichov. Kampaň zde svěřili profesionálům podobně jako to dělají například výrobci aut. Mnoho lidí si také myslí, že Holandsko bylo cyklistickou zemí odjakživa, ve skutečnosti změnu přinesl až rok 1973. Po ropné a ekonomické krizi změnila země svoji politiku dopravy, výsledkem byl obrovský nárůst počtu cyklistů, v některých městech se uvádí až o 60%.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/>
- LEKCE 31: ZMĚNA DOPRAVNÍCH NÁVYKŮ

Opatření 1: AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - Vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy

Aby se vytvořilo klima přátelské k cyklistické dopravě a odbouraly se předsudky vůči jízdnímu kolu, je třeba připravit informační a veřejné kampaně, které se budou orientovat na racionální i citové pohnutky jedince při volbě dopravního prostředku. Kampaně musí na jedné straně informovat o nových opatřeních směřujících k podpoře cyklistické dopravy a nabízet informace ke konkrétním problémům (například dopravní bezpečnost, přeprava dětí,...), na druhé straně musí práce s veřejností zprostředkovat pozitivní signály a propagovat zajímavou a moderní alternativu k jízdě autem. Kampaně v českém kontextu však potřebují notnou dávku humoru, tak typického pro českého občana.

Prvním krokem je vytvoření loga „Město_Jízdního_kola“, jako základního komunikačního nástroje města. Na odkazu <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/nove-mesto/> jsou k dispozici další informace o tom, jak si vytvořit vlastní akční plán. Jsou zde doporučovány jednotlivé kroky, jejichž výsledkem bude celoživotní vztah obyvatel města k cyklistické dopravě. Je zde zformulován komplexní a podrobný návod, který ukáže, jak jednotlivé aktivity integrují a podporují právě celoživotní vztah k cyklistické dopravě u každého člověka.

Způsob předávání informací závisí na cílové skupině a typu požadované informace.

Následující seznam představuje výběr informačních prostředků:

- Televizní a rozhlasové vysílání
- Články, reklamy v novinách, tiskové konference
- Internet (především sociální sítě) – inspirace např.: stránka hlavního města cyklistů (RadlHauptstadt) Mnichova na Facebooku
- Informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy
- Různé akce a události (panelové diskuze, soutěže)
- Informační stánky, školení a kurzy
- Tiskové zprávy
- Realizace konkrétních kampaní, které jsou popsány níže
- Další inspirace z Německa:
 - Cyklistický veletrh v Drážďanech (SZ-Fahrradfest)
 - CityCycling – cyklistická soutěž měst a obcí
 - “Kopf an!” – “Zapni mozek!”

Další informace:

- Jak si vytvořit akční plán: www.cyklodoprava.cz/marketing/nove-mesto/
- Nástroje komunikace: www.cyklodoprava.cz/marketing/nastroje-komunikace/
- LEKCE 32: MARKETINGOVÝ PLÁN

Opatření 2.: WEB CYKLOMĚSTA – Připravovat průběžně podklady pro webovou stránku www.cyklomesta.cz

Město zajistí vklad cykloinformací na web www.cyklomesta.cz (správcem webu bude zajištěn vstup na web):

- vkládání cykloinformací města, cca jednou za měsíc
- vložení informací o městě ve dvou variantách:
 - » na vlastní cyklistické stránky – pak se jedná o jednoduchou variantu, kdy na odkazu, např. <http://www.cyklomesta.cz/rubriky/mesta-asociace/> bude jen obrázek cyklowebu, na který si uživatel může kliknout, aby se dostal na zdrojový web.
 - » pokud město nemá svůj web, města zajistí vkládání informací a jejich aktualizací přímo na www.cyklomesta.cz.
- vkládání fotogalerií na webu dle následující vzoru - www.cyklodoprava.cz/zivot-s-kolem/lide-na-kolech-fotogalerie/

Opatření 3: DO PRÁCE NA KOLE – Realizovat kampaň „Do práce na kole“

Kampaň probíhá v řadě evropských států jako Dánsko, Švýcarsko, Německo, Maďarsko atd. V některých zemích se zařadila mezi vůbec nejvýraznější kampaně. Například v Dánsku se jí každý rok účastní zhruba 100 000 lidí. V západní Evropě kampaň úspěšně přispívá ke zvýšení povědomí o problematice mobility a inspiruje ke každodennímu pohybu tisíce lidí.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/do-prace-na-kole/>
- LEKCE 33: DO PRÁCE NA KOLE

Opatření 4: DO ŠKOLY NA KOLE – Realizovat kampaň „Do školy na kole“

Cesty do škol byly doposud spojovány jen se zajištěním bezpečné cesty do školy. To řeší Specifický cíl 1 – Infrastruktura. Zde se hovoří o změně způsobu dopravy do školy, která by měla být podpořena právě bezpečnou cyklistickou infrastrukturou, ale také parkovací infrastrukturou. Chtít změnit způsob dopravy spočívá v pochopení několika základních principů. Jedním z nich je respekt k okolí a tolerance vůči přítomnosti ostatních účastníků dopravy. Pochopení, že každý má právo na svou část prostoru a neměl by při jakékoliv činnosti být kýmkoliv ohrožován, je vlastně to nejpodstatnější. Partnerem při prosazování změn se mohou stát BESIP a vybrané základní, střední a vysoké školy.

- **STŘEDNÍ ŠKOLY** - Ke změně dopravního chování může dojít s nástupem na střední školu. Cesta do školy bývá často delší než dříve a jízda na kole může být zdravější alternativou než jízda vD nebo autem a rychlejší alternativou než chůze. Jízdní kolo mohou studenti využít i pro variantu „Bike+Ride“. Zde je ale nutné vyřešit častý problém se zákazem parkování ve školních prostorách.

- **VYSOKÉ ŠKOLY** - Zahájení vysokoškolského studia je významnou příležitostí, kdy lze ovlivnit dopravní chování člověka, zvláště, když v této souvislosti musí student odejít z domova. Špatnou zprávou je, že vysoké školy a univerzity neřeší podporu různých druhů dopravy včetně cyklistické a jen výjimečně se snaží zajistit dobré dopravní spojení. Propagace cyklistické dopravy přitom má v této části života často usnadněnou cestu i vzhledem k nízkým příjmům většiny studentů – a pozitivní zkušenost s cyklistickou dopravou jako součástí vysokoškolského života může zajistit silný celoživotní vztah studenta k jízdnímu kolu.

Další informace:

- www.cyklodoprava.cz/marketing/rodice-a-deti/zakladni-skoly/
- www.cyklodoprava.cz/marketing/studenti/
- LEKCE 34: DO ŠKOLY NA KOLE

Opatření 5: NAKUPUJ NA KOLE – Realizovat kampaň „Nakupuj na kole“

Pro kampaň „Nakupuj na kole“ je třeba získat podporu majitelů a vedoucích prodejen. Město bude proto hledat cesty, jak získat zástupce maloobchodu, management nákupních center, obchodních řetězců a nákupních ulic, jakož i pronajímatele nemovitostí k tomu, aby brali přiměřený ohled na požadavky svých zákaznic a zákazníků z řad cyklistů. Dobré možnosti parkování jízdních kol, lepší dosažitelnost a přístup k jízdnímu kolu v centrech a místech s větším počtem obchodů, to je způsob,

jak tomuto okruhu zákazníků vycházet vstříc. Nakupování s jízdním kolem ulehčují i další opatření jako donášková služba, prostorné košíky na jízdní kola, nákladní a dětské přívěsy, která by měla být šířeji a lépe propagována.

Další informace:

- www.cyklodoprava.cz/marketing/nakupuj-na-kole/
- LEKCE 35: NAKUPUJ NA KOLE

Opatření 6: SENIOŘI – Realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Nezávislá mobilita v pokročilém věku má vysokou hodnotu pro udržení soukromých kontaktů a sítí, fyzické zdatnosti a každodenní pohyblivosti. Bezbariérové prostředí bude přínosem i pro starší cyklisty. Mnoho projektů se snaží ukázat, jakým způsobem podpořit vztah k cyklistické dopravě v této věkové skupině.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/seniory/>
- LEKCE 36: SENIOŘI

Opatření 7: DALŠÍ AKCE – Realizovat další kampaně, případně jednorázové akce

Proč pořádát jednorázové akce?

Úspěšný marketing představuje dlouhodobou a soustavnou činnost, jejíž součástí jsou i jednorázové akce. Právě ty často upoutají pozornost médií či lidí z vaší cílové skupiny. Nezapomínejte tedy na ně a řádně jejich hodnotu využijte.

Jak připravit akci?

Na samotnou akci je nutné se dobře připravit, u cyklistických akcí to platí zvláště, protože jejich úspěch může ovlivnit počasí. Je tedy na organizátorovi, jak dobře promyslí všechny alternativy, které by mohly neočekávaně nastat, a jak připraví nejen program, ale i jeho „vyznění v médiích“ a u účastníků.

Při přípravě akce postupujte takto:

- Sestavte organizační tým s konkrétní odpovědností jednotlivých členů
- Připravte program i jeho případné alternativy (krizový scénář např. při výpadku proudu)
- Informujte včas média i účastníky vhodnými komunikačními prostředky
- Zajistěte si dokumentaci akce (foto, video, zvuk, rozhovory s účastníky)
- Vyhodnoťte akci a své závěry použijte pro další podobné akce a pro medializaci ex-post

Mezi již tradiční akce patří:

- Cyklojízdy
- Cyklozvonění
- Evropský týden mobility

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/dalsi-akce/>

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Zásada 1. Realizovat bezpečnou infrastrukturu pro cyklisty

Jízda na kole na jedné straně působí pozitivně na zdravotní stav a délku života obyvatelstva, na straně druhé jsou cyklisté (stejně jako chodci) při dopravních nehodách vystaveni vyššímu riziku zranění než ostatní účastníci silničního provozu. I přes zvyšující se podíl cyklistické dopravy počet a závažnost dopravních nehod cyklistů v posledních letech spíše klesali, nicméně v roce 2012 jejich počet opět vzrostl.

V tomto kontextu je splnění cílů programu bezpečnosti v dopravě stále v nedohlednu. Riziko těžkých následků dopravních nehod je zvláště vysoké u mladých lidí, dětí a seniorů. Velká část dopravních nehod je způsobena špatným vizuálním kontaktem mezi účastníky dopravy, přitom mnohým z nich lze předejít jednoduchými opatřeními, která podmínky viditelnosti zlepší. Další opatření, která snižují rizika závažných dopravních nehod, jsou jasně určené využití dopravního prostoru, zřetelně vyznačená cyklistická infrastruktura, bezpečné křižení. Opatření však nesmí být samoúčelná; pokud představují obtíže pro uživatele, kteří nejsou schopni pochopit nutnost takového opatření, nebývají akceptována a bezpečnostní riziko spíše zvyšují.



Zajištění bezpečné infrastruktury (částečně řešeno ve specifickém cíli Infrastruktura)

Zde jsou uvedena rizika pro cyklisty, která vyžadují zvláštní pozornost:

- Nevhodné řešení dopravní infrastruktury (např. chybějící vizuální propojení mezi účastníky provozu).
- Kolize mezi auty a cyklisty na křižovatkách: daleko vhodnější je vybudovat cyklopruh na úrovni silnice místo cyklostezky na úrovni chodníku, právě kvůli lepší bezpečnosti na křižovatkách.
- Kolize mezi cyklisty a uživateli veřejné dopravy na tramvajových a autobusových zastávkách: zde je třeba vedle vhodných infrastrukturních řešení realizovat i informační kampaně, které mohou zlepšit vzájemnou ohleduplnost.
- Chyby řidičů motorových vozidel: vysoká rychlost, nedostatečná opatrnost při odbočování, nedostatečná všímavost k cyklistům.
- Chyby cyklistů: jízda na neosvětleném kole, jízda na červenou, nesprávné použití infrastruktury, nedostatek opatrnosti vůči chodcům.



Vyžaduje se:

-  Stavebníci a investoři zajistí, aby infrastruktura pro cyklistickou dopravu byla utvářena podle současného stavu techniky a výzkumu nehodovosti ve smyslu dopravní bezpečnosti a větší stavební opatření ve veřejném uličním prostoru byla podrobena bezpečnostnímu auditu.
-  Na všech místech s častým výskytem nehod s podílem cyklistů se musí příčiny nehod vyhodnotit a musí se vyšetřit a provést vhodná opatření k jejich vyloučení; kompetence k tomu je závislá na dotčeném úseku silnice. Přitom je třeba brát v úvahu také bezpečný provoz narůstajícího počtu cyklistů. Jelikož se opatření budou muset stále častěji realizovat ve smíšené dopravě, je třeba v těchto případech zajistit takovou úroveň rychlosti, která bude slučitelná s bezpečnostními požadavky cyklistické dopravy.

Zásada 2. Informování účastníků silničního provozu

Informování účastníků silničního provozu o otázkách bezpečnosti je nezbytným doplňkem pro zajištění bezpečné infrastruktury; informace by měly obsahovat následující body:

- Informace o bezpečném dopravním chování pomůže snížit počet dopravních nehod a zlepšit subjektivní bezpečnost (pocit bezpečí),
- Informace o následcích v případě nedodržování bezpečného chování.
- Zlepšit vzájemný ohled: veřejné kampaně mohou významně přispět ke klidnému soužití všech účastníků silničního provozu.

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Opatření 1: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - Podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb. **Dopravní výchova dětí a mládeže** by proto měla daleko přesahovat povinnou jednorázovou výuku na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor. Je nezbytně nutné do dopravní výchovy vtáhnout i rodiče a dětem udělat z jízdního kola pravidelnou a běžnou součást každodenního života již od mateřské školy. Spousta škol a školek v ČR v současnosti zakazuje dětem jízdu na kole do školy či ji nedoporučuje a nevytváří podmínky např. pro úschovu kol se zástupným zdůvodněním ručení za jízdní kolo. Dopravní výchova se musí stát celoživotní součástí života od narození po seniorský věk.

Cílem je motivovat děti a mladistvé, jakož i jejich rodiče a vychovatele.

Děti a mladiství jsou nadprůměrně mobilní. Jsou pro

samostatně vykonávané cesty odkázáni buď na chůzi, nebo na cyklistickou či veřejnou dopravu. Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování. Zkušenosti s mobilitou, nabyté v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky v dopravě. Děti a mladiství, jakož i jejich rodiče a vychovatelé jsou tudíž důležitými cílovými skupinami snah o trvale udržitelnou mobilitu. V oblasti výchovy k mobilitě je již celá řada dobrých počátečních aktivit. Celkově však zatím nedochází k dostačujícímu pokroku. Náš cíl přivést mladé lidi k samostatné mobilitě, odpovídající jejich věku, vykonávané pěšky nebo na jízdním kole, a nahradit tím „rodičovské taxi“ („mama-taxi“), si tedy vyžaduje ještě značné úsilí.

Specifické úkoly: oddělení BESIP ve městě bude:

- a) mimo jiné také aktivně podporovat koordinovaný restart v oblasti vzdělávání k mobilitě. Úloha dopravních hřišť jako možných center výchovy k mobilitě bude přitom posilována.
- b) pravidelně provádět akci „Pěšky a na kole do školy a do školky“.
- c) uskutečňovat záměry ve výchově k mobilitě v učebních plánech, v rámcových plánech, v nabídkách projektů, v učebních materiálech pro žáky a učitele, jakož i v nabídkách dalšího vzdělávání učitelů.
- d) přezkoumá v rámci své kompetence možnosti parkování jízdních kol u škol a školek ve městě z hlediska kvality i množství a u zjištěných deficitů provede opatření k nápravě.

Další informace:

- www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-vychova/
- LEKCE 38: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Opatření 2: OHLEDUPLNOST - Posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci.

Součástí snahy o snížení dopravní nehodovosti je i působení na chování účastníků dopravy. Větší ohleduplnost mezi řidiči motorové dopravy, cyklisty a chodci by v mnohých případech nehodě zabránila. Nutnost dodržovat pravidla silničního provozu a normy chování je tudíž třeba znovu a znovu opakovat ve všech skupinách. Navíc je bezohledné chování podstatnou překážkou pro širší přijetí cyklistické dopravy ve městech.

- a) Všichni členové rady města jsou vyzváni, aby v rámci své působnosti přispívali k takovému klimatu v dopravě, které se bude vyznačovat vzájemnou ohleduplností a dodržováním pravidel silničního provozu.
- b) Příslušný odbor uskuteční ve spolupráci s dalšími aktéry z oblasti dopravní bezpečnosti kampaň, která vyzve k chování konformnímu k silničním pravidlům a ke vzájemné ohleduplnosti mezi řidiči a cyklisty, ale také mezi cyklisty a chodci.
- c) Příslušný odbor využije nových pravidel silničního provozu (s platností snad od roku 2014) pro informační iniciativu zaměřenou na pokyny k právům a povinnostem řidičů aut a cyklistů. Zaangažuje i další aktéry z bezpečnosti dopravy, jakož i mediální partnery.

Další informace:

- <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/>
- LEKCE 37: BEZPEČNOST CYKLISTŮ

Opatření 3: PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - Podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Je možné využít dotační program MV ČR na pořizování cyklostanů, zřídit centrální registr jízdních kol, navrhnout a prodiskutovat soubor opatření, která přispívají ke snížení krádeží jízdních kol, informovanosti občanů či objasněnosti apod.

Další informace:

<http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/prevence-kradezi-kol/>

Oblast 3. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

Zásada 1: Propojení aktivit města s projektem Česko jede (www.ceskojede.cz)

Česko jede je národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

Opatření 1: CYKLOPRODUKT - Vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty

Opatření je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech s tímto členěním:

- nabídka balíčku 1. Cyklisté preferující kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro in-line bruslaře, osoby s tělesným postižením pohybující se na vozičku, rodiny s dětmi),
- nabídka balíčku 2. Jedná se o nabídku klasických cykloproduktů (tipů na výlet),
- nabídka balíčku 3. je určena pro terénní cyklisty, preferující především přírodní cesty a úzké stezky v terénu,
- nabídka balíčku 4. je určena pro sportovně rekreační cyklisty, kteří vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.





Opatření 2: PREZENTACE – Zajistit souhrnnou prezentaci města

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím:

- cykloportálu: pravidelná aktualizace + jazykové mutace (existence zdrojových dat na místní úrovni - na lokálním webu města bude garantována správnost a aktuálnost všech dostupných základních dat),
- aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD),
- spolu s turistickým regionem prezentovat nabídky na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu.
- realizace kampaní na místní úrovni (inspirací může být <http://www.vysocinounakole.cz/> a www.SlowUp.ch)
- spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné.

Oblast 4. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA A SLUŽBY PRO CYKLOTURISTIKU



Opatření 1: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - Připravit a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury

Opatření zahrnuje výrobu a instalaci:

- odpočívadel, včetně stojanů, laviček, přístřešků, ve významných turistických oblastech a na významných cyklotrasách města a nejbližšího okolí,
- informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území;
- ližin na vlakových nádražích; tam, kde je pouze schodiště (nebo schodiště a výtah) a není možné zajistit jízdu na kole nebo bezbariérové vedení jízdního kola po rampě.
- automatických úschoven a boxů; pro možnost krátkodobého a střednědobého bezpečného odložení věcí (např. cyklistických brašen či přílby)
- opěrek a madel na světelných křižovatkách

Další informace:

- LEKCE 26: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA

Opatření 2: ZNAČENÍ - Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras

Jízda na kole vyžaduje určitý způsob vnímání města z hlediska prostorových souvislostí, vhodných tras a vzdáleností, které cyklista musí překonat. Zejména pro turisty ve městě představují orientační pomůcky možnost vyhnout se časovým ztrátám a nejistotě a vyzkoušet bez obav a s maximálním požitkem nové trasy. Pokud město disponuje kvalitativně i kvantitativně vhodným značením cykloopatření, svědčí to o vstřícném postoji vůči cyklistické dopravě.

Opatření zahrnuje:

- stanovení systému údržby značených cyklotras na území města a v nejbližším okolí,
- provedení revize a pasportu značení spojených s údržbou cyklotras,
- návrh na případné přeznačení cyklotras.

Opatření 3: TERÉNNÍ CYKLISTIKA - Podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Terénní cyklistika a infrastruktura pro ni v podobě účelné a udržitelné navržených, přírodě blízkých stezek představuje velký potenciál pro kvalitu veřejného zdraví, občanské vybavenosti sídel a přínosů z měkkého cestovního ruchu.

Opatření 4: CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ – Vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & Zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství

Zajistit možnost služby cykloprůvodce ve městě a nabídnout specialistům na tuto službu program pro pracovníky ve službách cykloturistiky - cykloprůvodce (certifikovaný kurz cykloprůvodců, který zahrnuje znalosti nutné pro průvodce cykloturistů, zdravotní minimum, minimum v oblasti servisu jízdních kol, schopnost sestavit výlety a programy na míru, orientační vědomosti apod.).

Opatření 5: INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – Podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře a rozšíření možností převozu jízdních kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností. Souhrnně se jedná o opatření, která hledají řešení pro:

- převoz cyklistů na vybraných autobusových linkách městské, ale i veřejné dopravy (cyklobusy),
- podporu systémů půjčování jízdních kol ve městě (ve spolupráci s Českými drahami, a.s.)

Poznámka – lze využít i pro potřeby Bike sharing – půjčení jízdního kola pro dopravní účely

Opatření 6: CERTIFIKACE - Podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů kvality služeb a ke zlepšení jejich kvality ve vztahu k cyklistům.



NEPOPSANÝ LIST PAPIÍRU

CYKLISTICKÁ
AKADEMIE

*Jde to
i jinak.*

PRACOVNÍ SEŠIT
PRO VYPRACOVÁNÍ AKČNÍHO PLÁNU

Vytvořte si vlastní **AKČNÍ PLÁN**



Pomocí svého Akčního plánu vytvoříte z prakticky mrtvého dokumentu materiál živoucí a aktuální. Tabulky obsahují jen pár hesel, jinak jsou tam prázdné sloupky a řádky, které je nutné vyplnit.

Jediný způsob, jak to udělat, je svolat ve městě pracovní cykloskupinu k diskusi nad Akčním plánem. Cykloskupina sama navrhne konkrétní úkoly, které následně předloží radě města ke schválení.

1. ŘÍZENÍ PROCESU A FINANCOVÁNÍ (NÁSTROJE)

Oblast 1. PROCES PLÁNOVÁNÍ					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
1.1.1.	ÚZEMNÍ PLÁN				
1.1.2.	CYKLOGENEREL				

Oblast 2. ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
1.2.1.	CYKLOKOORDINÁTOR				
1.2.2.	SÍŤ PARTNERŮ				
1.2.3.	ŘÍZENÍ KVALITY				
1.2.4.	ODBOR MOBILITY				

1. ŘÍZENÍ PROCESŮ, FINANCOVÁNÍ

Oblast 3. FINANČNÍ NÁSTROJE					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
1.3.1.	ROZPOČET				

Oblast 4. PRÁVNÍ NÁSTROJE					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
1.4.1.	INFORMACE				

Oblast 5. MANAGEMENT DAT & VÝZKUM					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
1.5.1.	DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ				
1.5.2.	DATA				
1.5.3.	POTŘEBY CYKLISTŮ				

2. CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOvat PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.1.1.	VOZOVKA				
2.1.2.	CYKLOSTEZKY				
2.1.3.	KŘÍŽOVATKY				
2.1.4.	EXTRAVILÁN				

2. CYKLISTICKÁ INTRASTRUKTURA

Oblast 2. CELÉ MĚSTO UTVÁŘET PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.2.1.	ULIČNÍ PROSTOR				
2.2.2.	ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ				
2.2.3.	ZÓNA 30				
2.2.4.	OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY				
2.2.5.	JEDNOSMĚRKY				
2.2.6.	PREFERENCE				

CYKLISTICKÁ AKADEMIE

Vzdělávací program pro města

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.3.1.	KVALITA				
2.3.2.	BEZBARIÉROVOST				
2.3.3.	STAVENIŠTĚ				
2.3.4.	POVINNOST				

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.4.1.	KONCEPCE				
2.4.2.	REGULACE				
2.4.3.	PARTNEŘI				

2. CYKLISTICKÁ INTRASTRUKTURA

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.5.1.	ZASTÁVKA				
2.5.2.	VOZIDLO				
2.5.3.	PŮJČENÍ				

Oblast 6. SLUŽBY A ELEKTROKOLA					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
2.6.1.	SLUŽBY				
2.6.2.	ELEKTROKOLA				

3. PROPAGACE & BEZPEČNOST & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
3.1.1.	AKČNÍ PLÁN				
3.1.2.	WEB CYKLOMĚSTA				
3.1.3.	DO PRÁCE NA KOLE				
3.1.4.	DO ŠKOLY NA KOLE				
3.1.5.	NAKUPUJ NA KOLE				
3.1.6.	SENIORŮ				
3.1.7.	DALŠÍ AKCE				

3. PROPAGACE & BEZPEČNOST & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
3.2.1.	MOBILITA				
3.2.2.	OHLEDUPLNOST				
3.2.3.	PREVENCE				

Oblast 3. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
3.3.1.	CYKLOPRODUKT				
3.3.2.	PREZENTACE				
3.3.3.	WEB ČESKOJEDE				

Oblast 4. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA A SLUŽBY PRO CYKLOTURISTIKU					
Číslo	Název	Aktivita	Odbor	Finance	Rok
3.4.1.	DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA				
3.4.2.	ZNAČENÍ				
3.4.3.	TERÉNNÍ CYKLISTIKA				
3.4.4.	CYKLO-PRŮVODCOVSTVÍ				
3.4.5.	INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA				
3.4.6.	CERTIFIKACE				



A series of horizontal dotted lines for writing notes.


CYKLISTICKÁ AKADEMIE

Vzdělávací program pro města

Blank page with horizontal dotted lines for writing.

NEPOPSANÝ LIST PAPIÍRU

CYKLISTICKÁ
AKADEMIE



*Jde to
i jinak.*

Nepopsaný list papíru

Vydalo: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Text © Jaroslav MARTINEK

Foto © Tomáš CACH, Jiří JUŘÍK, Jaroslav MARTINEK, Květoslav SYROVÝ,

Petr VÍT, Jitka VRTALOVÁ, Radka ŽÁKOVÁ

Sazba a tisk: STUDIO VIRTUALIS

E-verze je ke stažení na www.cyklokonference.cz

Vydáno: leden 2014

1. vydání

ISBN: 978-80-86502-67-0

Dokument byl připraven pod dohledem expertů z Technické univerzity v Drážďanech a vychází z Berlínské cyklostrategie z roku 2012. Materiál byl věnován Asociaci měst pro cyklisty.

Jakékoliv užití obsahu včetně převzetí, šíření či dalšího zpřístupňování textů a fotografií je dovoleno pouze se svolením autorů publikace a s uvedením zdroje.