

DOPRAVNÍ BEZPEČNOST

CYKLISTIKA PRO MĚSTA

Ing. Jaroslav Martinek

jaroslav.martinek@cdv.cz

602 503 617

Národní cyklokoordinátor Centrum
dopravního výzkumu, v.v.i.



NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

ÚVOD | CYKLODATA | **CYKLOPOLITIKA** | CYKLODOPRAVA | CYKLOTURISTIKA | CYKLOINFRASTRUKTURA | KONTAKTY

Navigace STRÁNKY

- Svět
- Stát
- Kraje
- Města**
- Mikroregiony
- Mezinárodní spolupráce
- Spolupráce s VŠ
- Témata

Naši PARTNEŘI

Cyklopolitika: Města

Klíčem k úspěchu dalšího rozvoje cyklistické dopravy je její podpora na místní úrovni. Tato „záložka“ přináší proto základní informace, jak na to.

- [Základní principy podpory cyklistické dopravy v našich městech](#)
- [Inspirace – evropská města](#)
- [Inspirace - švýcarský a dánský model](#)
- [Pardubice – cyklistická laboratoř & princip aplikace dánského modelu do českého prostředí](#)
- [Praha, Brno – cyklistické laboratoře & princip aplikace švýcarského modelu do českého prostředí](#)
- [Monitoring podpory cyklistické dopravy ve vybraných českých městech](#)
- [Seznam aktualit českých měst zveřejněných na webu cyklostrategie](#)
- [Sedm doporučení pro orgány státní správy](#)
- [Doporučená literatura, kontakty](#)
- [Partnerský web pro tuto stránku- www.vemeste.cz](#)

Stránka určená především pro politické reprezentanty samosprávy a pro pracovníky místních úřadů.

Základní principy podpory cyklistické dopravy v našich městech

Ve spojení s automobilovou, či železniční dopravou dokážeme pochopit slova „rychle, plynule, pohodlně a bezpečně“, ale na cyklistickou dopravu se to již nevztahuje, i když právě tyto principy by měly být ctěny dopravním plánováním i ve

Otázky pro spolupráci

1. Pošlete mi prosím kontakt:

- na vašeho pana starostu.
- nebo na politika, který se zabývá (bude se zabývat) cyklistickou dopravou
- na úředníka, který má na starosti cyklistickou dopravu
- na úředníka, který má na starosti cykloturistiku
- na „dvorního“ projektanta
- na koholík dalšího, o kom si myslíte, že by měl vědět o daných aktivitách

2. Máte zpracován studii (koncepti, generel) cyklistické dopravy?

3. Kolik cyklostezek je u Vás vybudováno?

4. Můžete mi napsat krátkou zprávu o našem městě, která by byla vložena na web cyklostrategie?

Můžete mi poslat ilustrativní fotografie z Vašeho města?

cyklo konference 10

Ministerstvo dopravy ČR, Praha
21. 4. 2010

foto Mikael Colville Andersen



„Přenos know-how z Dánska do Česka,
aneb o cyklistické kultuře“.

Cyklistické Dánsko ▾

Urbanismus ▾

Kodaň v obrazech ▾

Archiv - Konference 2009 ▾

HOME ▾

PROGRAM ▾

REGISTRACE ▾

CYKLISTICKÁ KULTURA ▾

LEGISLATIVA & PLÁNOVÁNÍ ▾

FINANCE & CYKLOSTEZKY ▾

PŘÍKLADY ▾

FOTOGALERIE ▾

KE STAŽENÍ ▾

SHRNUTÍ CYKLOKONFERENCE



28. 7. 2010

Česká republika se stává cyklistickou velmocí, tedy pokud tak budeme usuzovat podle počtu rekreačních cyklistů. Přibývá i těch, co kolo používají jako dopravní prostředek do práce, do školy, na nákupy. Podmínky pro ně, zejména ve městech, nejsou ale nejlepší. V podobné situaci byly i nyní cyklisticky vyspělé státy jako jsou Dánsko nebo Holandsko. Jak se dostaly přes pomyslnou větu „To tady nemůže fungovat“? Právě tyto zkušenosti přivezli na dubnovou cyklokonferenci na Ministerstvu dopravy odborníci z Dánska. Přenos zkušeností z Dánska, navrhované legislativní změny cyklistické infrastruktury, které připravuje Ministerstvo dopravy spolu s odborníky, mají Česko posunout blíže k dánskému vzoru. Ministerstvo dopravy samo jde příkladem.

Prezentace z Cyklokonference a videa z vybraných přednášek jsou [zveřejněny zde](#).

ÚVODNÍ SLOVO MINISTRA DOPRAVY



HLAVNÍ PARTNEŘI



Co nás naučila tato konference?

Změnit přístup ve vnímání samotné cyklistické dopravy.



První překvapení

V Kodani nemají cyklisty.

Co jsou tedy zač?



Co jsou tedy zač?



Druhé překvapení



I u nás jezdil jen jeden cyklista!

Změna přístupu ve vnímání samotné cyklistické dopravy.

1. „Z bodu A do bodu B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně.
2. Pozitivní marketing jízdních kol.
3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.
4. Znovuobjevení potenciálu cyklistiky.



Problém 1

„z bodu A do bodu B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně



MÍSTO PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE: PŘECHOD+PŘEJEZD
(SPOLEČNÝ PROVOZ CHODCŮ A CYKLISTŮ)



Problém 1

„z bodu A do bodu B“ pomalu, nebezpečně a nepohodlně



Problém 2

„z bodu A do bodu B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně



PROSTOR S PREFERENCÍ PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
URČITÉHO DRUHU DOPRAVY (OBDOBA PĚŠÍ ZÓNY)



Problém 2

Tak mnohé tyto cyklostezky jsou nelegální



Je to ale i proto, že SFDI podporuje jen cyklostezky. Problém je, že někdy tyto komunikace musí využívat i jiné druhy doprav a označit značkou B11 to kvůli SFDI nelze !!!

Problém 3

„z bodu A do bodu B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně



PREFERENCE CYKLISTŮ NA PŘEJEZDU PRO CYKLISTY
„VE VYZNAČENÝCH PŘÍPADECH“



Problém 3

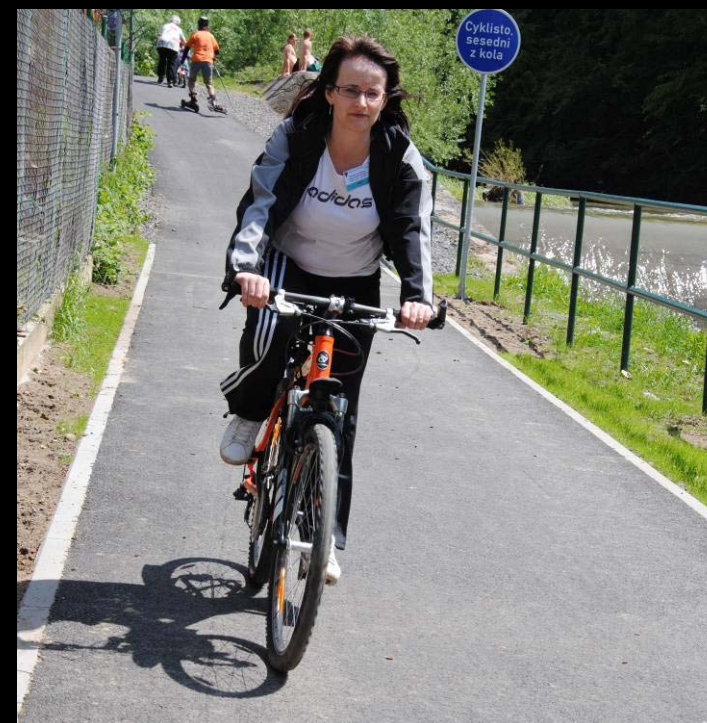
Tak i v mnohých případech, kde jasně dominují pěší a cyklisté (např. sportovní areál v Olomouci), tak budou mít přednost auta.



Všimněte si – cyklostezka je ukončena, neboť přednost mají křižující auta, na které ale hned čeká závora při vjezdu k jedné ze sportovních hal. Právě v těchto případech by jasně měla mít přednost cyklistická doprava.

Pokud ne? Nic, ale jen ...

Cyklistika bude vždy jen tam ta v rohu a cyklista bude pachatel, který bude dopaden



Proč myslíte, že se tak často, přímo alibisticky používá značka „Cyklisto sesedni z kola“ ..., no aby byl znám pachatel

Změna přístupu ve vnímání samotné cyklistické dopravy.

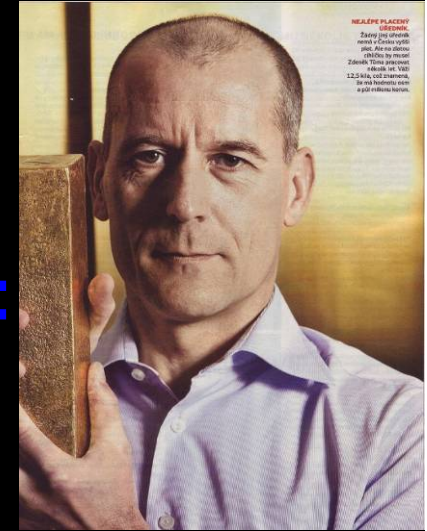
1. „Z bodu A do bodu B“, aneb rychle, pohodlně a bezpečně.
2. **Pozitivní marketing jízdních kol.**
3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.
4. Znovuobjevení potenciálu cyklistiky.



2. Pozitivní marketing jízdních kol.

Guvernér České národní banky

Zdeněk Tůma – nejlépe placený úředník:



MF DNES: Co kolo?

Guvernér: To je časově náročnější, tak na něm alespoň dojíždím do práce,

MF DNES: V tomhle počasí?

Guvernér: Mráz ani déšť nevadí. Pokud silnice nekloužou.

MF DNES: Aha. Takže v práci vylezete z výtahu, zablácený, v elastíkách.
Typický úředník národní banky.

Guvernér: To se občas stává a nějakou kaluží projedu. Ale mám tady sprchu. Převléknu se a mohu pracovat. Na kole nejezdím do práce proto, že mi to nějak dramaticky zvýší kondici, ale protože mě nebaví stát v zácpě. Naopak vím na minutu přesně, kdy tady budu. Autem to trvá od pětadvaceti minut do pětadvaceti. Na kole jsem zde nejpozději za dvacet. A když přišlápnu, tak i za šestnáct.

MF DNES: 4.2.2010

3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Svobodou se rozumí svobodné zvolení toho, co budu dále dělat.



Problém je, že určité skupiny obyvatelstva jsou v našich městech značně diskriminováni – děti a senioři.

3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Svobodou se rozumí svobodné zvolení toho, co budu dále dělat, třeba jezdit na kole po silnici I/43 mezi Letovicemi a Rozhraním (4.8 km).

Problém: silnice se má rekonstruovat, jsou úsporná opatření a na cyklisty se nepamatuje.



3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Svobodou se rozumí svobodné zvolení toho, co budu dále dělat, třeba jezdit na kole po silnici I/43 mezi Letovicemi a Rozhraním (4.8 km).

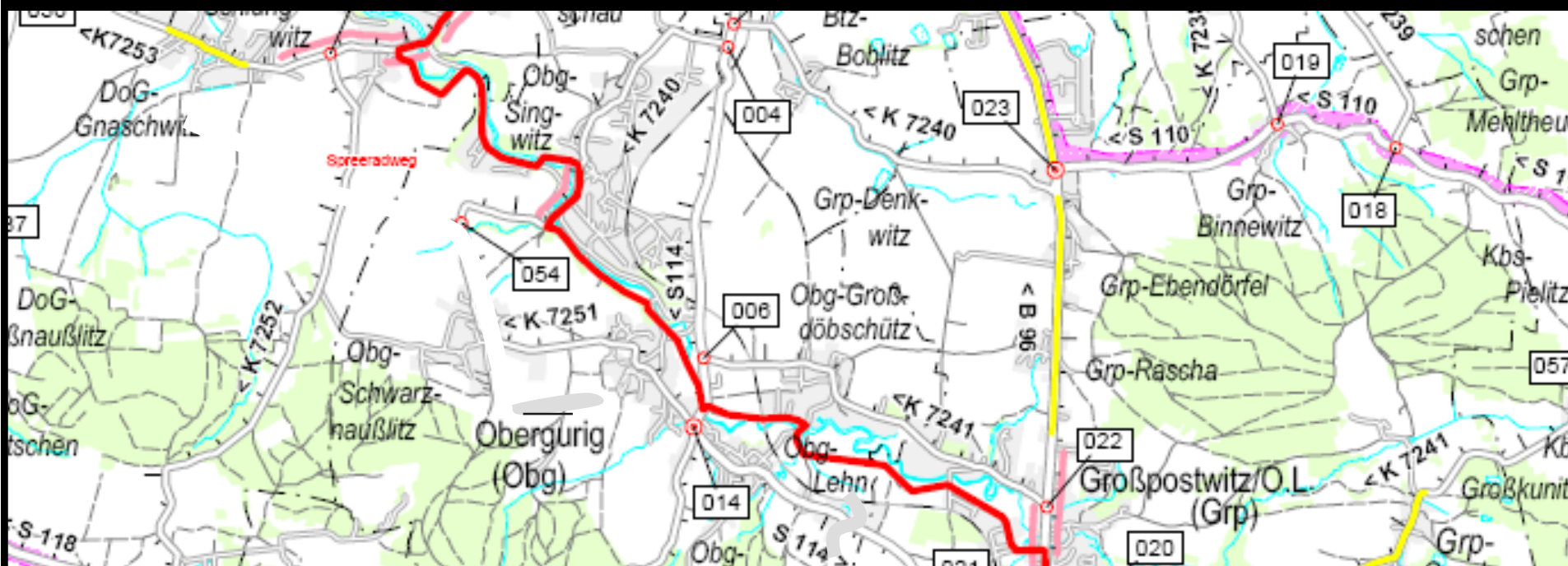
Problém: silnice se má rekonstruovat, jsou úsporná opatření a na cyklisty se nepamatuje.







3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Řešení hledíme v Sasku – plán výstavby cyklostezek realizovaných ze strany správce komunikací – v našem případě to chce změnu samotného zákona 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích.

Předseda Senátu ČR je ochoten zaštitit a podpořit tuto myšlenku.



-  úseky vybudované správcem silnice
 -  úseky vybudované obcí
 -  realizace úseku je potřebná z důvodu pohybu zvláště ohrožených účastníků silničního provozu
-  Spreeradweg

3. Jízdní kolo jako symbol svobody pro každého.

Svobodou se rozumí svobodné zvolení toho, co budu dále dělat, třeba jezdit po silnicích v obci (*kde ostatně stejně musím jezdit*).

Problém – Správce komunikací: „My ty cyklopruhy nechceme. Museli bychom je udržovat a financovat. Ať se raději vybuduje cyklostezka, byť to celé bude dražší. Údržbu bude ale dělat obec.“



4. Znovuobjevení potenciálu cyklistiky.

KLASICKÉ CHYBY

- Nedostatek vizí.
- Neznalost potřeb cílových skupin.
- Uvažování „u nás to nepůjde“.



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

stávající či předpokládané využití cyklistické infrastruktury
(cílový stav s ohledem na morální i fyzickou životnost infrastruktury)

podíl cyklodopravy na celkovém počtu vykonaných cest v daném prostoru:



nejčastěji jednotky procent

zpravidla nepřesahuje
cca 15 – 25 %

nejčastěji desítky procent

zpravidla velmi významný či
dominantní způsob dopravy



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

převažující charakter prvků cyklistické infrastruktury
(v rámci daného prostoru / koridoru)

nejčastější způsob oddělení provozu jízdních kol a ostatních vozidel:



integrace

oddělený (či přerozdělený)
provoz v HDP – ve vozovce

přerozdělení a úpravy
dopravního proudu



segregace

oddělený provoz v PP či
HDP nad úrovní či v úrovni
vozovky

v křižovatkách plynulý
přechod do HDP
(s předností v jízdě)



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

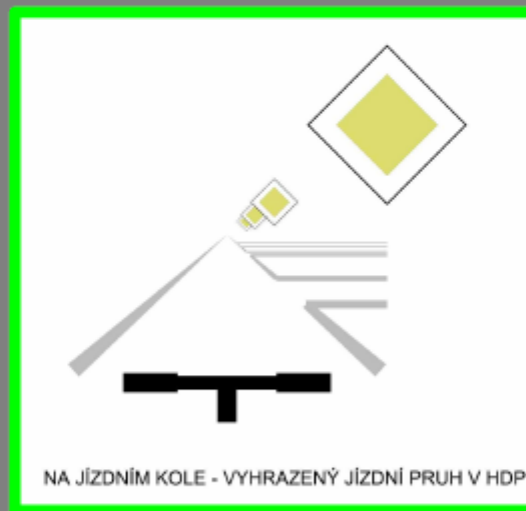
možný charakter prvků cyklistické infrastruktury
(v rámci daného modelu)

méně častý způsob oddělení provozu jízdních kol a ostatních vozidel:



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

koncepte průjezdu z pohledu uživatele
(v rámci daného prostoru / koridoru)



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

koncepce prostoru

(v rámci daného území obce či krajiny)

vliv strategického a prostorového plánování, koordinace záměrů v území apod.:



méně náchylné na
nedostatečnou či chybějící
koncepti rozvoje prostoru:

snadno přechází
ve společný provoz
s ostatními vozidly



bez propracované
koncepce plánování území
zpravidla nelze vůbec
zajistit realizaci systému:



samostatné fragmenty
prakticky nefungují



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

náročnost přípravy a realizace (daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení na finanční a časovou náročnost



nižší investiční náklady
(na projekt i realizaci)

okamžité / krátkodobé
(řádově týdny až měsíce)

jednodušší: stanovení
místní úpravy provozu

zpravidla bez stavebních
zásahů (pouze s nutnými
opravami povrchů)

vyšší cena především
samotné realizace stavby

střednědobé / dlouhodobé
(řádově měsíce a roky)

složitější: stavební projekt
(úpravy, inženýrské sítě)

cyklistický pás zpravidla
samostatnou konstrukcí
(obtížnější napojování)



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

použitelnost (daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení na jednotlivé uživatelské skupiny cyklodopravy:



může být omezující pro méně zdatné uživatelské skupiny (např. děti)

předpoklad schopnosti jízdy v silničním provozu



téměř pro libovolné (méně zkušené i zdatné) uživatele



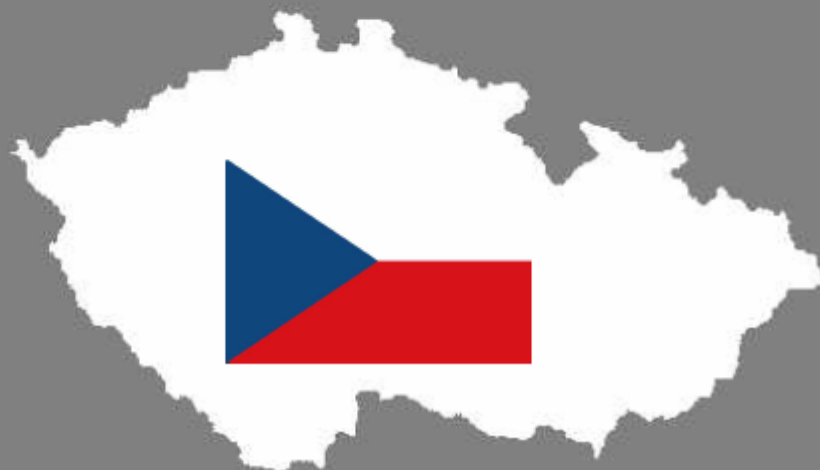
nutné vybudování souvislé sítě s pínhodným řešením všech úseků



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

použitelnost v Česku
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v podmínkách českých měst, obcí a regionů



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

použitelnost v Česku (daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v podmínkách českých měst, obcí a regionů



realistický koncept pro
místa, kde se dopravně
jezdí méně či téměř vůbec

pro zajištění dopravní
obsluhy ve střednědobém
časovém horizontu

velká i menší města a obce

vhodné tam, kde se již
v současnosti jezdí hodně

během přípravy a
postupného budování lze
využívat „švýcarský model“

střední a menší města,
aktivní mikroregiony



Dva modely – dánský a švýcarský přístup

použitelnost v konkrétních městech
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v současných podmínkách vybraných sídel



realistický koncept pro
následující desetiletí

Praha, Brno ...

použitelné na několika
velmi zatížených místech



Pardubice, Břeclav ...

realistický koncept pro
následující desetiletí

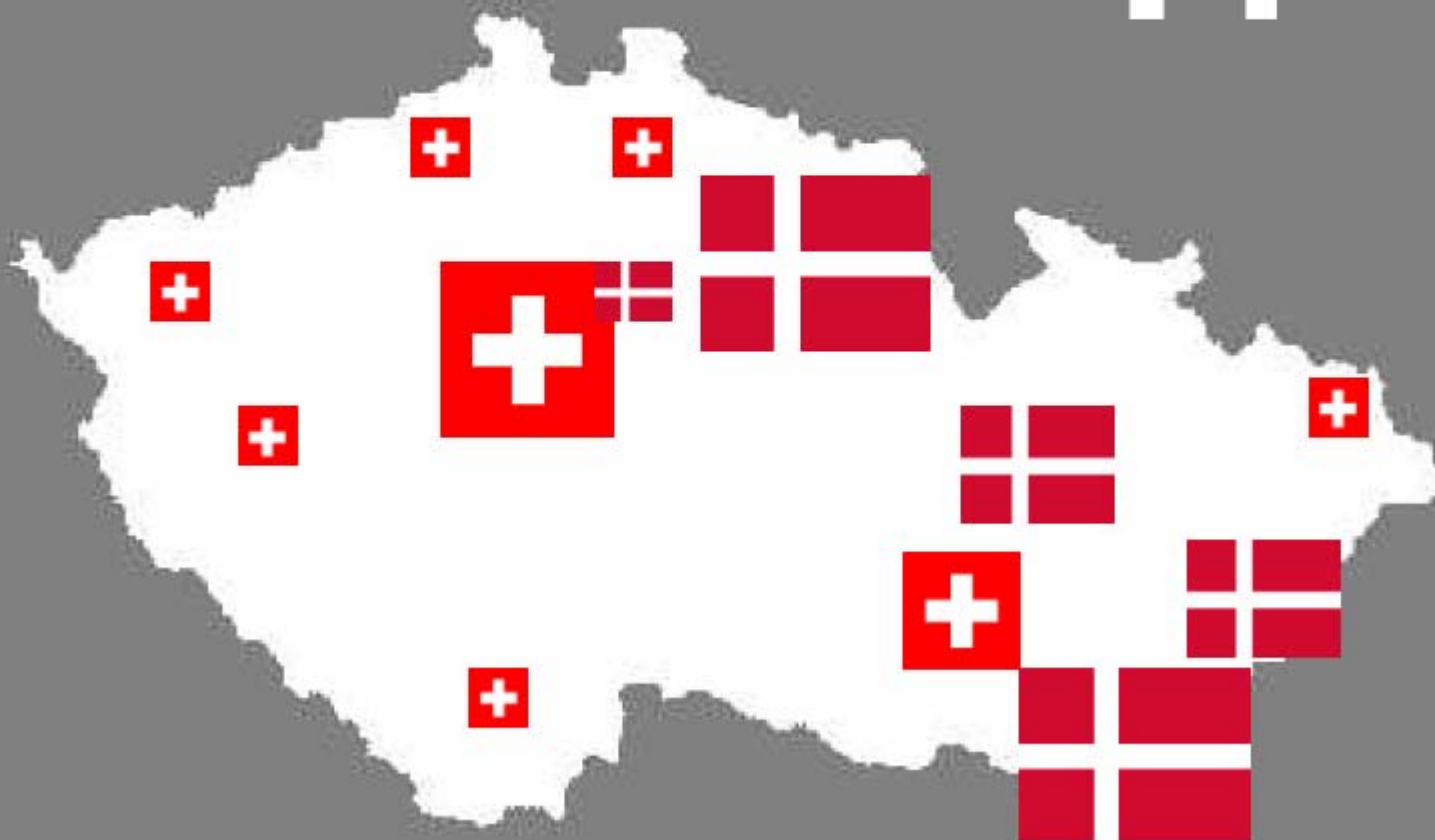
realistický koncept
v případě docenění
významu cyklodopravy

Dva modely – dánský a švýcarský přístup

použitelnost v Česku
(daného modelu infrastruktury)

možné směřování českých měst, obcí a regionů...

!?





Děkuji za pozornost