

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Proč a jak?

Ing. Jaroslav MARTINEK

K projednání na vládní úrovni se chystá aktualizovaná Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Dokument vychází především ze zkušeností jednotlivých měst a obcí a ukazuje hlavní bariéry, se kterými se jejich zástupci setkávají. Cyklostrategie chce pomoci cyklistům a odstranit bariéry, které jim někdy zbytečně komplikují jejich život. Hledá pravidla, jak efektivně investovat, navrhuje změnit legislativu, nabízí výměnu know-how, anebo dává tipy na cykloturistické výlety v novém kabátě. V jejím hledáčku jsou především ti, kteří zodpovídají za bezpečné a přátelské prostředí svým občanům – tedy česká města a obce.

Dokument by měl odpovědět na řadu bolestí, které v současné době trápí města a na která narážejí i lidé, kteří na kole vyjíždějí na výlety nebo je používají na pravidelné cesty do práce či do školy. Na přípravě nové Cyklostrategie proto pracovali zástupci měst, krajů, ministerstev i nezávislí odborníci. Následující příběhy, ve kterých se odráží realita problémů spojených s podporou cyklistické dopravy a cykloturistiky, ukazují, jak může Cyklostrategie pomoci městům i konkrétním lidem.

Příběh první – Jak řešit problémy s financováním

Leszek Gryga, cyklokoordinátor města Trince: Hned dvě z největších překážek cyklistické dopravy ve městě se nám povedlo překonat ve spolupráci se SŽDC při rekonstrukci železničního koridoru. Železniční koridor a řeku Olši se povedlo vhodně přemostit lávkou, která vznikla vedle stávajícího mostu. Při jeho rekonstrukci byly sítě, dříve po něm vedené, přesunuty na vedlejší samostatné přemostění, ze kterého vhodnou úpravou vznikla lávka pro pěší a cyklisty. Tímto opatřením se cyklisté mohou vyhnout předimenzované a nebezpečné silnici I/11. Touto lávkou povede také nová páteřní cyklotrasa č. 10.

Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů chceme na nedaleké silnici II. třídy, která je jednou z hlavních cyklistických tepen ve městě, vybudovat cyklopruhu v hlavním dopravním prostoru. Při takovémto řešení musíme jednat s krajem, který je vlastníkem této komunikace. Připravili jsme proto samostatný projekt na cyklopruhu, který kraj zahrnul do celkového projektu rekonstrukce komunikace. S krajem, resp. jeho organizací, která stavbu zajišťuje, jsme se dohodli na tom, že realizaci cyklopruhů, tedy vodorovné značení, zajistí město, stejně jako údržbu této části komunikace vyhrazené cyklistům. Stávající dotační podmínky ale neumožňují na takovéto cyklistické řešení čerpat nějaké dotace.

Cyklostrategie navrhuje, aby stát legislativně a finančně podporoval nejen samostatné cyklostezky, ale i integrační opatření pro cyklisty jako jsou cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru, společné jízdní pruhy např. MHD+cyklo a řešení podporující kombinovanou dopravu s kolem (intermodalita) v důležitých přestupních uzlech jako jsou vlaková nádraží, přestupní uzly veřejné autobusové i městské dopravy.



Foto Leszek Gryga

Příběh třetí – Jak se dá také dělat dopravní výchova

Jan Řihošek, instruktor dopravní výchovy, regionální koordinátor BESIPu: Když jsme začínali v r. 2009 na bývalém dopravním hřišti v Olomouci učit školáky dopravní výchovu, už tehdy bylo jasné, že nejlepším instruktorem dopravní výchovy je pro každé dítě jeho rodič, protože ten má největší motivaci ho to naučit. Postupně jsme pak došli k tomu, že ten nejlepší způsob jak předat dětem všechny potřebné informace o silničním provozu je, když spolu rodiče a děti jezdí na kole. Proto v CENTRU SEMAFOR už několik let realizujeme programy a soutěže pro rodiče s dětmi.

Cyklostrategie navrhuje, aby teoretická výuka dopravních předpisů byla doplněna praktickou výukou. Děti, které budou mít příležitost k vyzkoušení a upevnění znalostí dopravních předpisů při pravidelném dojíždění po bezpečných chráněných cestách, budou mnohem lépe chráněny před nehodami. Důležité je také nastavit aktivní spolupráci mezi BESIPem, Policií ČR a Národní cyklostrategií při vytváření preventivních programů, jak se už v některých místech děje.

Jízdní kolo se stalo běžnou součástí života lidí v mnoha městech a obcích. Jezdí se do práce, do škol, za nákupy i za koupáním, jezdí se po rovině, ale i do kopců, v létě i v zimě. Pro obyvatele mnoha českých měst je přirozené střídat dopravní prostředky podle své okamžité potřeby. Zatímco jednou vyrazí automobilem, kterým převezou domů týdenní rodinný nákup, podruhé si na cestu do práce vezmou kolo, jdou pěšky nebo použijí vlak či autobus. Přestože takových míst je u nás mnoho, často se na ně zapomíná.

Na mnoha místech již dnes pracují lidé, kteří se snaží o přívětivou podobu svých měst. K tomu je mimo jiné zapotřebí, aby se jednotlivé druhy dopravy přirozeně doplňovaly a byly ve vzájemné rovnováze. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ukazuje cestu, jak toho dosáhnout. K jejímu naplnění bude ale třeba ještě mnoho práce na úrovni měst, krajů i samotného státu.

Pokud i vy máte svůj cyklistický příběh, napište nám. Můžeme jej zveřejnit případně na webové stránce www.cyklodoprava.cz.

Příběh druhý – Nedostatečná legislativa

Pavel Štátník, cyklokoordinátor Jihlavy: Nelze podobná místa jako tato řešit nějak jinak než „lesem značek“? Současná legislativa sice dovoluje použití značek zmenšené velikosti, ale stejně – máme tak zaručeně nejkratší cyklostezku nejen v ČR a v očích veřejnosti i samotných cyklistů jsme jen, slušně řečeno, skupina nepřemýšlejících lidí pracujících na úřadě. Samotná údržba a obnova těchto dopravních značek stojí nemalé peníze, které by mohly být efektivně využity jinde.

Stávající právní předpisy nutí projektanty a investory zejména ve městech a obcích k často nesmyslným řešením. Cyklostezky, které jsou po pár metrech přerušeny v místě, kde křížují komunikaci, ve výsledku vedou k tomu, že cyklista z kola nesedí, zvláště když by tak měl učinit na několik set metrů dlouhém úseku několikrát. Projektant nemá možnost řešit situaci efektivněji a město či obec v pozici investora musí řešení zaplatit i přesto, že se na první pohled zdají nesmyslná.

Cyklostrategie se snaží tuto situaci změnit.



Foto Květoslav Syrový

Problémy, se kterými se setkávají města při vytváření procyklistických opatření, jsou často velmi podobné. Proto se několik měst rozhodlo situaci změnit a při řešení problémů postupovat společně.

Podpisem tzv. **Uherskohradištské charty** (2011) se každé město zavázalo ke zřízení pozice cyklokoordinátora a určení politika, který má oblast cyklistiky ve své kompetenci. Pro města je pak velmi důležitá vzájemná výměna zkušeností a sdílení již v praxi realizovaných dobrých řešení.

Vybraná města Uherskohradištské charty nyní připravují vznik **Asociace měst pro cyklisty**, jejímž cílem je společný jednotný postup při hledání efektivního řešení.

Příběh čtvrtý – Realizace nového územního plánu v českém městě

Na prezentaci návrhu dopravní části nového územního plánu v jednom z českých měst zazněla otázka: „Jaké má město cíle, pokud jde o podíl jednotlivých druhů dopravy?“ Řešitelé tato otázka zaskočila nepřipravené, nikdo z přítomných projektantů a zástupců města na ni nebyl schopný odpovědět. Nebyla totiž součástí zadání k vytvoření nového územního plánu.

Mnoho měst při svém rozvoji jen pasivně reaguje na stávající stav a při budování nové infrastruktury vychází ze stávajících počtů jednotlivých uživatelů. Poptávka po jednotlivých druzích dopravy je přitom výsledkem mnoha faktorů. Města by se měla učit, jak s poptávkou pracovat tak, aby byla v souladu s jejich dlouhodobou strategií. Základem je přitom stanovení cílů pro podíl jednotlivých druhů dopravy.

Cyklostrategie definuje ideální postupy a šíří je do měst prostřednictvím výukového programu Cyklistické akademie. Základnou této sítě měst s novým přístupem k dopravě by se mohla stát Asociace měst pro cyklisty.



Foto Jitka Vrtalová

Příběh pátý – Kdo jede na kole, nemusí být vždy jen sportovec

Rodina s dětmi, Praha: Jízdní kolo bylo vždy přirozenou součástí našeho života. S manželem jsme stále odkládali pořízení osobního automobilu, oba jsme to vnímali spíš jako komplikaci. Bydleli jsme v Kralupech nad Vltavou, kde už před 15 lety byla síť cyklostezek. Kolo jsme proto používali k cestám na vlakové nádraží, pro pochůzky po městě i k výletům do okolí. Po přestěhování do Prahy, kde je dobře fungující městská doprava, jsme koupili automobilu opět odložili. Naše dvě dcery přijaly jízdní kolo jako fakt a cestu do mateřské školy absolvovaly pravidelně v cykloprívěsu, za špatného počasí jsme jezdili tramvají. Často jsme slyšeli, jak lidé v našem okolí říkají: „Vy jste ale sportovci!“ nebo „Já bych se o děti bála.“ Měla jsem pocit, že naše jednání je pro ně nepochopitelné a pro mnoho z nich jsme jednoduše „ekologičtí aktivisté“.

Mnoho lidí, kteří se rozhodnou používat jízdní kolo, se setkává s nepochopením ze strany svého okolí. Přestože používání jízdního kola k přepravě dětí má prokazatelně lepší efekt na jejich zdraví a psychický i sociální vývoj, na mnoha místech stále patří automobil mezi základní standard. Do 18 let je tak mnoho mladých lidí odkázáno na službu „Mama Taxi“. Používání jízdního kola je přitom ve věku dospívání přirozené, zvyšuje samostatnost dětí a jejich sebevědomí.

Cyklostrategie se snaží bourat předsudky ve vztahu k jízdnímu kolu. Jízdní kolo by se mělo stát součástí životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva, především dětí a mládeže. Součástí vzdělávání ve školách by měla být nejen výchova k pasivní bezpečnosti na kole, ale ke změně dopravního chování. K tomu může sloužit například zařazení projektu Bezpečné do školy.



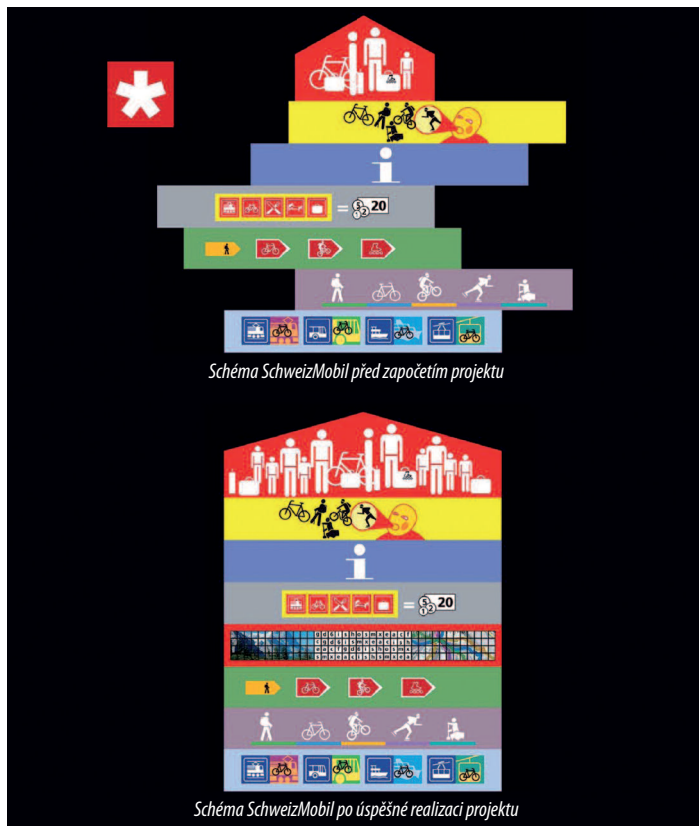
Foto Jitka Vrtalová

Cyklistická akademie je systematický výukový program vytvořený s cílem vychovat odborníky, kteří budou do života českých měst zavádět principy rovnocenného přístupu k jednotlivým druhům dopravy. Je určena všem, kteří jsou zapojeni do procesu od strategického plánování přes návrh a realizaci konkrétních opatření až po jejich medializaci, tedy projektantům, úředníkům i politikům. Její součástí jsou školení, exkurze či pracovní workshopy. Cyklistická akademie by ve svém důsledku měla zvýšit ochotu klíčových pracovníků při povolování procyklistických opatření (mnohdy velmi levných a účelných řešení jako např. cykloobousměrky, vyhrazené jízdní pruhy, aj).

Příběh šestý – Systémová podpora aktivní turistiky

Lukas Stadtherr, švýcarská Nadace SchweizMobil: Proč vznikl švýcarský SchweizMobil jako značka národního produktu? Museli jsme vysvětlovat stále dokola, že složitý systém s množstvím různých značek a certifikací je pro uživatele nesrozumitelný. SchweizMobil je založen na švýcarském dobře fungujícím systému železnic, které přepravují kola, na půjčovných kol, na vyznačených trasách s navazujícími službami, systému map od kartografických firem i na zájmových spolkách. Naše činnost je spojená se společnou komunikací všech partnerů pod jednou značkou, s úspěšným celonárodním webovým portálem a systémem společného prodeje. V roce 2011 tak návštěvníci ujeli po švýcarských cyklotrasách systému SchweizMobil úhmem 250 mil. kilometrů a utratili celkem 145 mil. švýcarských franků, tedy v přepočtu téměř 3 mld. Kč.

V České republice zatím chybí komplexní nabídka pro všechny formy bezmotorové dopravy. Evropské státy jako Německo, Rakousko, Itálie nebo Švýcarsko se v posledních letech zaměřily na propagaci aktivního cestovního ruchu a Čechům nabízejí dovolenou spojenou s cyklistikou, in-line bruslením nebo pěší turistikou. V České republice působí kolem 30 cestovních kanceláří, které se zaměřují v naprosté většině na outcoming. Podle výzkumu z roku 2011 navštívilo během posledních 10 let 28 % českých aktivních cykloturistů některou z dálkových cyklistických tras v zahraničí, jejich nabídka u nás se však teprve rodí. **Cyklostrategie** definuje novou strukturu cyklistických dálkových tras a tipů na výlety, která bude přístupná pod souhrnnou značkou Česko jede. Produkt Česko jede představuje komplexní nabídku cykloturistiky s důrazem na dálkovou, dále pak nabídku in-line bruslení, terénní cyklistiky a dalších forem aktivní dovolené venku (outdoor) jako jsou pěší a vodní turistika, hippoturistika, zimní běžkování, dálkový běh apod. (liniové produkty), to vše společně ve vazbě na veřejnou dopravu, orientační a informační systém a služby.



CDV
CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

CMbike
Central MeetBike

CENTRAL
EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Projekt Central MeetBike (3CE343P2) je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován ERDF.