



Konference, semináře, workshopy...

Labská stezka 9.12.2010, Hradec Králové
Výroční seminář k Labské stezce pořádá o.p.s. Partnerství

Přihlášky zasílejte na ondrej.fabera@nap.cz

VELOCITY 2011, 23.-25. 3. 2011, Sevilla
Žádosti o příspěvky se přijímají do 30. listopadu. Info na www.velo-city2011.com

Národní cyklokonference 2011, 31. 5. – 3. 6. 2011, Uherské Hradiště a Velké Karlovice
Znovu se vrátíme do Zlínského kraje. Ve dnech 31.5 - 1.6.2011 proběhne v Uherském Hradišti první část, prioritně zaměřená na cyklistickou dopravu a ve dnech 2.-3.6.2011 ve Velkých Karlovicích na Vsetínsku proběhne druhá část, zaměřená na cykloturistiku.

www.cyklokonference.cz

BIKE EXPO 21-24.7.2011, Mnichov

3. ročník cyklistického veletrhu v bavorské metropoli. www.bike-expo.com

Kalendář odborných akcí

se zaměřením na cyklistiku najdete v samostatném sloupci na www.cyklostrategie.cz. Termín vámi plánovaných akcí koordinujte s těmi již avizovanými. Informace o odborných konferencích, workshopech i s odkazem na podrobné informace o akci zasílejte přímo do redakce newsletteru.

Soutěže

Soutěž o Nejkrásnější nádraží ČR 2011

Asociace Entente Florale CZ - Souznění, o.s. pořádá již 5. ročník soutěže o titul Nejkrásnější nádraží v ČR. Soutěž je součástí projektu Vlídna nádraží, jehož cílem je ve spolupráci se správcem železnice, místními organizacemi i jednotlivci postupně obnovovat krásu železničních zastávek a nádraží a podporovat návrat cestujících na železnici. Své návrhy nádraží se třemi kvalitními fotografiemi a stručným komentářem zasílejte nejpozději do 31. března 2011 na adresu: nejkrasnejsinadrazi@cd.cz, dostalova_alena@seznam.cz. Deset finalistů bude vybráno a zveřejněno 30. dubna. Poté bude až do 31. května 2011 veřejnost hlasovat pro jednoho z nich. Slavnostní vyhlášení proběhne v Senátu ČR 17. června 2011.

Vylosovaný navrhovatel obdrží volnou rodinnou vstupenku na zajímavou akci spojenou se železnici - pamí vlak nebo jízdenku na jízdu po soukromé železnici. Bližší informace naleznete na www.aefcz.org

NEWSLETTER koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR • 6/2010 • strana 1

Portál cyklostrategie.cz nyní v novém šatě i struktuře

Když v roce 2004 schválila vláda Národní strategii cyklistické dopravy, vytvořilo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., (CDV) internetový portál, který tento dokument zveřejnil. S rozvojem cyklistiky na něm přibývaly další odborné materiály a tak portál prošel mnoha změnami. Tou poslední právě teď.

Cyklostrategie.cz se stala portálem pro odbornou veřejnost prosazující cyklistiku a shromáždila množství užitečných dokumentů, příkladů z praxe, vzorových řešení, výzkumů i inspirativních fotografií. Z původně typicky „úředního webu“ se stal významný komunikační nástroj, který archivuje jako informační zdroj i Národní knihovna ČR. Nyní prošel další proměnou a nebylo to jen svlékání pomyslné hadí kůže. Změnil i strukturu a přístup k uživatelům s cílem stát se ještě efektivnějším komunikačním nástrojem a pomůckou pro ty, kteří chtějí změnit klima pro cyklisty v ČR.



V čem se změnila? Poprvé používá na hlavní stránce směrování informací pro jednotlivé cílové skupiny: **cyklistickou veřejnost, odborníky (projektanti, urbanisté) a poučení laici (politici a úředníci)**. Právě poslední skupina portál cyklostrategie.cz navštěvuje nejčastěji a hledá zde rady či příkladová řešení.

Druhou novinkou je **přístup k uživatelům**, tedy nastavení nové přehlednější struktury informací, které nejsou jen příkladem, ale hlavně motivací pro další aktivní lidi v regionech. Nový portál tak vytváří podmínky pro širší celorepublikový tým podporující cyklistiku. **Cyklostrategie.cz** je tedy nástrojem, který mění stav cyklistiky u nás tím, že teoretickými příklady a radami pomáhá vytvářet praktická řešení.

Český systém značení cyklotras se změní

V ČR vzniklo v posledních letech mnoho kilometrů nových cyklotras. Náš systém značení navržený před 13 lety přestává korespondovat se stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. V ČR by měly být v nejbližších letech také proznačeny transevropské dálkové EuroVelo trasy. Systém je třeba změnit, aby odpovídal současné situaci a požadavkům pro další vývoj. První pracovní poradou za účasti asi padesátky zástupců z regionů svolal Jaroslav Martinek v půli listopadu. **Zápis a pracovní podklady je možno si stáhnout zde: www.cyklostrategie.cz**

Dosud byl systém číslování cyklotras v ČR ve správě KČT, který také přiděloval čtyřciferná čísla novým lokálním trasám. Mezinárodní a nadregionální trasy mají tak čísla jedno a dvojciferná, regionální trasy trojiciferná, lokální pak čtyřciferná. Systém číslování dálkových a regionálních tras (jedno, dvoj a trojiciferné) vytvořilo v roce 1997 CDV. „V současné době jsou hlavní cyklotrasy vedeny pořád v koridorech, které byly určeny v roce 1997, to už není děle udržitelné,“ říká národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek.

Reforma číselného označení tras v ČR musí proběhnout ve spolupráci s kraji a regiony. Bude nutné jít cestou minimálních nákladů, investice do směrového značení si mnohé regiony nemohou dovolit. Dále bude třeba vytvořit metodický pokyn, který zahrne systém značení EuroVelo, národní číselný systém vč. cyklotras označených logem, ale také třeba značení pro cyklisty ve městech. „Musíme reagovat na nové podmínky, a tak bych chtěl v příštím roce aktualizovat národní cyklostrategii a předložit ji ke schválení,“ uvedl národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek. „Přitom budeme muset spolupracovat hlavně se zástupci regionů a krajů. Právě regiony změny nejvíce zasáhnou,“ dodal.

Dánsko staví cyklozápisky

V dánských velkých městech Kodani, Arhusu, Odense a Alborgu začalo pokládání vícepruhových tzv. cyklozápisků (dánsky „Cyklesuperstier“), tedy jakýchsi supercyklostezek. Tři jízdní pruhy na cyklostezku, zelená vlina a nabídka služeb jako jsou bezplatné pumpy na vzduch nebo místa pro čerpání vody na občerstvení, mají podle vědců dánské TU přimět ještě více lidí cestujících do zaměstnání používat kolo. Zároveň jsou od poloviny roku 2010 na cestě testovací cyklisté. S jejich pomocí chce 18 podílejších se obcí a oblast dánského hlavního města zjistit více o zvyklostech a potřebách lidí cestujících za prací na kole. Hlavní cílovou skupinou plánovaných supercyklostezek jsou všichni Dánové, kteří denně najedou mezi bydlištěm a pracovním místem mezi 5 a 20 km. Koncepte cyklozápisky a pilotní trasa v oblasti velké Kodaně mají být hotové v roce 2011.

Výstavba cykloparkovišť je v Horním Rakousku již povinná

Lepší úschovu kol v domech a před obchody se snaží prosadit dolnorakouské sdružení Radlobby. Nyní jsou k dispozici jen malé prostory s nekvalitními stojany uchycující kola pouze za ráfek. Zatímco stavební právo se věnuje kvalitě parkovišť pro auta na 15 stránkách, o parkování pro kola je v něm jen malá zmínka v kapitole o vedlejších prostorech. V Horním Rakousku se ale blýská na lepší časy. Prosadili tam do stavebního řádu velikost a provedení parkovišť pro kola. Tato nová úprava platí pro novostavby, ve stávajících domech by měla být parkoviště pro kola dle této úpravy postupně dobudována. „Kvalitní parkování pro kola musí být součástí stavebního řádu,“ říká Tadej Brezina z dolnorakouské Radlobby. „Vškeré snahy zvýšit podíl cyklistické dopravy v Dolním Rakousku jsou relativně bezcenné, pokud stavební řád předepisuje parkovací místa pro auta a v případě kol se o tom stále jen mluví,“ dodává.

Renesance kol v Jižní Koreji

V roce 2009 oznámil jihokorejský prezident Myung-bak Lee politiku Green Growth Policy. Ta obsahuje velkorysý národní investice do cyklistiky. Výstavbou sítě cyklostezek má být podíl cyklo dopravy zvýšen do roku 2017 z dnešních 1,2% na 10%. Také má být znovu-vybudován domácí průmysl jízdních kol, který dnes sotva existuje, aby byl schopný konkurence. Na rozdíl od Evropy přichází zájem o jízdu na kole nikoli od občanů, nýbrž od vlády. V příštích deseti letech má 3 120 km nových cyklostezek doplnit stávajících 11 328 km. Dosud jsou cyklostezky vedeny nejvíce po březích řek. Teď mají být vytvořena příslušná propojení mezi řekami, aby bylo možné v jihokorejských městech rychle cestovat na kole. K tomu má být vybudována síť cyklostezek do předměstí městských aglomerací s dostatečným prostorem pro parkování kol. Budování jde v duchu s myšlenkou: „Musíme to občanům udělat co možná nejjednodušší, jinak je nepřesvědčíme.“ Korejci ale také využívají mediální kampaně ke zlepšení image jízdního kola.

Čeští cyklisté chtějí ve městech cyklopruhy

První cyklopruh v hlavním dopravním prostoru (HDP) vznikl před 14 lety na hlavní komunikaci v Břeclavi díky rozumnému přístupu tehdejšího místního dopravního inženýra Policie ČR Leoše Tržila. Opatrně se pak přidávala i další města – Uherské Hradiště, Opava, Praha a Ostrava. Letos v létě vznikly první cyklopruhy v HDP také v Brně. A další města?

První cyklopruh v HDP, který nedávno vzniknul v Pardubicích má svůj prim. Vzniknul na komunikaci, kterou již lemují cyklostezka v chodníku. Pardubické řešení tak láme pomyslnou myšlenkovou bariéru, že pro cyklisty je nejlepší jezdit po stezce v chodníku mimo komunikaci. Podobným vývojem budování cyklistické infrastruktury ve městech prošly i cyklisticky vyspělé státy jako je Dánsko, Holandsko či Německo. Po počátečním budování separovaných cyklostezek, které na sebe natáhly cyklisty, začaly v rámci integračních opatření vytvářet cyklopruhy přímo v komunikacích a to i tam, kde již cyklostezka podél vedla. Cyklopruhů v HDP se ale dožadují i cyklisté v dalších městech ČR.



V červenci byl v křižovatce Nové sady X Hybešova v Brně vyznačen nový cyklopruh v délce cca 200 m.

V Karlových Varech vznikla iniciativa Chceme cyklopruhy ve Varech, která chce, aby se cyklopruhy staly součástí nových karlovarských komunikací, které mají projít rekonstrukcí. Také v Plzni by cyklisté uvítali cyklopruhy v HDP. Výplulo to z průzkumu, který probíhal v rámci cykloprogramu Týdne mobility. Zajímavé jsou reakce samotných cyklistů – ti, co si cyklopruhy v HDP vyzkoušeli již jinde, je vítají, ti, co tu možnost neměli, většinou preferují cyklostezky. V Plzni by měl vzniknout příští rok první cyklopruh. Srovnání cyklopruhu v HDP a samostatné stezky z pohledu cyklisty i investora v článku na www.cyklostrategie.cz

Němečtí cyklisté hodnotili cykloparkoviště na nádražích

Kvalitu cykloparkování na 361 vlakových nádražích ve 13 spolkových zemích hodnotil průzkum německého sdružení ochrany spotřebitelů „Pro klima“ během letošní cyklistické sezóny. Němečtí cyklisté parkoviště na nádražích označovali průměrně čtyřkou.

Průzkum ukázal o cykloparkovištích mnoho zajímavého:

- 82% bylo pevně instalováno do podloží
- 56% nebylo hlídáno
- 61% nebylo osvětleno
- 27% bylo nevhodně umístěno někde stranou

Z dalších čísel o německých nádražích vyplývá, že jen méně než 3 % z nich mělo boxy na kola a jen 57 % mělo stojany umožňující zamknout rám kola.

Parkovací domy pro kola přitom jsou jen v některých spolkových státech. Na nádražích ve velkoměstech jsou cykloparkoviště přeplněna a často zde najdete vraky kol, které zbytečně zabírají prostor. Celkem 860 dotázaných nebylo přesvědčeno o bezpečnosti odkládacích míst a proto dostala nádražní cykloparkoviště v průměru známku „4“. Za vhodnost a počet ale dostala jen za „3“. Mnozí z dotázaných uvedli, že jim bylo alespoň jednou kolo ukradeno nebo poškozeno. „Dobré stojany na kola chybí i na jiných místech, ne jen na nádražích,“ uvedl Stefan Eisentraut z durynského sdružení spotřebitelů, který průzkum organizoval. Průzkum ukázal, že 35% dotázaných by na kole jezdilo k nejbližšímu přestupnímu uzlu na kole, kdyby tam byla lepší možnost úschovy kola.

„Při rekonstrukcích nádraží se většinou úschovny obnovují, obnovu ale brzdí nejasné kompetence mezi drahami a obcemi. Žádáme kompetentní orgány, aby odstranily nedostatky a umožnily tak podmínky pro udržitelnou dopravu,“ uvedl Stefan Eisentraut z durynského sdružení spotřebitelů. Jak by asi dopadl podobný průzkum u nás? Zdroj: www.vzbv.de



Letošní Tour de Labe handicap mapovala bariéry na Labské stezce

Cílem týmu Tour, který tvořili cyklisté a vozičkáři na kolech s ručním pohonem (tzv. handbike), bylo zmapovat bariéry na Labské stezce. Akci uspořádalo o.s. Labská stezka za podpory Hradeckého, Pardubického, Středočeského a Ústeckého kraje, řady měst, obcí a institucí (KRNAP, NRZP, ČSAD Semily). Záštitu nad akcí převzal také ministr dopravy Vít Bárta, národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek, senátor Jiří Liška a další.

Organizátoři vypracovali pracovní soupis bariér, který během devítidenní jízdy zakreslili, vyfotografovali a nafilmovali. Bariéry na stezce představovaly např. schody, obrubníky, úzké lávky, ale nezhřídky a frekventované úseky silnic, nebezpečné nebo bahnité úseky či dokonce cesta končící v kopřivách. Bariéry na cestě vadí nejen vozičkářům, ale také rodinám s kočárky a dětskými vozíky, seniorům, turistům s bagáží. V Ústeckém a Středočeském kraji byly vybudovány letos významné úseky Labské stezky. Velkou bariérou je v současnosti Zdymadlo Střekov, kde musí jezdec podchodem pod železnici a pak ještě po schodech na zdymadle. „Začali jsme hledat řešení vstoupili v jednání s Povodím Labe a zdá se, že byla nalezena možnost jak odstranit schody na zdymadle na Střekově,“ uvedl Jan Ritter z o.s. Labská stezka.

Odstranění bariér má dopad na většinu uživatelů stezky. Pokud by se například podařilo vytvořit bezbariérový průjezd u zdymadla na Střekově, umožnilo by to bezpečnou cestu všem cyklistům, kteří dnes musí denně jezdit mezi auty po silnici.



O zasílání newsletteru si pište na:
jaroslav.martinek@cdv.cz

Velo-city konference - zdroj inspirace a zkušeností

S rozvojem cyklistiky se této oblasti věnuje stále více lidí a tak setkávání na odborné úrovni dostává postupně jiný rozměr. Do diáře Velo-city konferencí konaných dříve ob rok v některém z evropských měst, přibyla letos první světová Velo-city Global v Kodani. Frekvence konání těchto velkých konferencí se mění - světová Velo-city Global se bude konat každých pět let, na rozdíl od lokálních Velo-city konferencí, které budou už každoroční.

Letošní „velká konference“ proběhla v Kodani ve dnech 22.-25. června a byla především „o cyklistické kultuře“. V zásadě se nejednalo o klasickou „poslouchací a uspávací“ konferenci, ale o pracovní setkání, kterého se zúčastnilo kolem 900 zástupců z celého světa – krom zástupců z Evropy a Severní Ameriky také třeba z Namíbie, Nigerie, Keňi, Mongolska, Chile nebo Brazílie. Hlavní program byl v režii Američanů s Dány. Přednášky byly převážně vtipné a témata prezentována s nadhledem. Oproti menšímu množství klasických „přesvědčovacích“ příspěvků (Indie) totiž převážily praktické ukázky zkldňování dopravy a přerozdělování současného prostoru, které byly i z necyklisticky zaslíbených severoevropských zemí. Dále velmi překvapil například New York a některá australská a novozélandská města. Ambicí Velo-city Global 2010 bylo vytvoření prostoru pro vzájemnou interakci, zapojení se a reflexe. Účastníci se tak sami mohli stát aktivními diskutéry, ne jen pasivními posluchači. Mezioborový přesah byl široký, takže na své si přišli nejen neziskové organizace, urbanisté, inženýři, výrobci, či úředníci, ale také politici.

Jedním z výstupů byl i podpis charty „Cities for Cyclists“ pod hlavičkou ECF (European Cyclist's Federation), kterou letos podepsali jako první ze zemí Visegrádske čtyřky polští kolegové. Cílem charty je smysluplná podpora využívání jízdních kol ve městech a jejich okolí. ECF má letos vzkaz i pro ekonomy – cyklistická kultura má pozitivní vliv na veřejné investice. Na to by ostatně mohli slyšet právě naši analytici a politikové.

Příštím hostitelem evropské Velo-city bude Sevilla 23-25.3. 2011, která zvýšila svůj podíl jízdy na kole z 1 na 7 % jen během posledních několika let a to i přesto, že je v letním období jedním z nejhvěřších evropských měst. Více na: www.velo-city2011.com nebo www.cyklostrategie.cz

Nové koncepce cyklo dopravy v Praze a Ostravě

V říjnu tohoto roku byly schváleny pro cyklisty významné dokumenty ve dvou velkých městech ČR – v Ostravě a Praze. Vzhledem k tomu, že zdaleka ne všechna česká města mají svoji koncepci cyklistické dopravy nebo alespoň cyklogenerel, jsou oba dokumenty významným krokem k cílenému budování cyklistické infrastruktury a lepšího zapojení cyklo dopravy (jízdních kol) do života města.



Pražská Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 včetně generelu základní sítě páteřních a hlavních cyklotras byla schválena radou města 26. října 2010. Klade si za cíl zvýšit podíl přepravy na kole v Praze v létě na 5-7% a 2-3% v zimě. Počet uživatelů kol se v Praze přitom zvýšil z 0,4 % v roce 2002 na 2,2% v roce 2009. Cílem pražské cyklokoncepce tak je integrovat dopravní cyklistiku jako rovnoprávný a pro město výhodný druh dopravy do prostředí města a do všech urbanisticko-komunikačních plánů, studií a projektů. Proto má Praha v plánu urychleně proznačit maximum stávajících páteřních a hlavních cyklotras základní sítě pražských cyklotras pokud možno v souvislých liniích, což představuje asi 750-1000 km do roku 2020 a rozšířit základní síť pražských cyklotras o dalších 200-500 km a zakotvit tuto síť v územním plánu. Cyklokoncepce pamatuje také na nutnost vícetupňovou výchovou a vzdělávacím měnit názory kompetentních úředníků, projektantů a dalších řešitelů i policie na smysl a funkci sítě cyklotras. Uvádí také, že budoucnost vyšší bezpečí cyklistické dopravy a rekreace je spíše ve vytváření bezpečných celopražsky významných průjezdů a vazeb využívajících nejen cyklostezky, ale i cyklotrasy vedené po zklidněných komunikacích a komunikace s integrací cyklistické dopravy. Naplňování nového dokumentu by měl řešit cykloúřad, který má být na základě schváleného usnesení na pražském magistrátě vytvořen.

Dne 13. 10. 2010 schválilo Zastupitelstvo města Ostravy Koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě, vypracovanou firmou DHV CR. Koncepce obsahuje návrh cyklistických tras ve městě, jejich pojmenování, návrh úprav 1. etapy, koordinace s ostatními stavbami a systému Bike & Ride. Podle návrhu 1. etapy připravuje Statutární město Ostrava postupně souvislé úseky pěti hlavních cyklistických tahů ve městě k realizaci. Jeden z těchto tahů bude hrazen z Integrovaného plánu rozvoje města (převážně trasa sledující tok řeky Ostravice), druhý tah je připraven na podání žádosti o dotaci z ROP (tah podél řeky Odry). Očekávané náklady zbylých tří tahů jsou odhadovány na 130 mil. Kč. Více o možnostech cyklistické politiky ve městech se dozvíte zde: www.cyklostrategie.cz