



Akce

REGIONTOUR 17.-20. 1. 2013, BVV Brno
Veletř cestovního ruchu tentokrát se specializovanou částí pro cyklistickou veřejnost.
www.bvv.cz/go-regiontour

Pokroky v cyklistice ve střední Evropě, 17. 1. 2013 Praha

Závěrečná konference mezinárodního projektu BICY na téma rozvoj cyklistiky v evropských metropolích, včetně příkladů dobré praxe. Na konferenci vystoupí zástupci Evropské komise, ECF, EuroVelo a projektových partnerů z měst Ferrara, Graz či Erfurt.

Program a registrace zde: goo.gl

Zimní cyklistický kongres, 13.-14. 2. 2013 Oulu
Nejchladnější cyklokongres všech dob s přednášejícími z 6 států. Registrace: www.ibikeoulu.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.



www.cyklostrategie.cz

Cyklistika – nedílná součást udržitelné dopravy

O cyklistické dopravě (CD) se stále častěji mluví jako o významné součásti tzv. udržitelné dopravy. Jakou dopravu ale nazýváme udržitelnou? Co je to udržitelný dopravní systém?

Čím více studujeme dopravní systémy měst, v nichž hraje CD významnou roli, zjišťujeme, jak je důležité chápat ji integrálně jako součást celkového dopravního systému. Klíčová je zejména parkovací politika, která dokáže účinně omezit provoz aut a motivovat lidi k používání veřejné dopravy a kol či chodit pěšky. V cyklisticky vyspělých státech k těmto opatřením již mnohde přibýly také automatizované půjčovny kol (bikesharing), sdílení aut (carsharing) a lepší podmínky pro intermodalitu, která umožňuje dopravní prostředek během jedné cesty i několikrát změnit. Efektivní plánování udržitelné dopravy tedy musí řešit dopravu jako celek, nikoliv CD odděleně od ostatních způsobů dopravy. Na západ od nás, ve městech, kde problémy se zácpami, vznikajícími vlivem zvyšující se individuální automobilové dopravy (IAD), začali řešit již dříve, jsou i v plánování dál. Například německá města již nepřipravují jen general dopravy, či cyklistický generel, ale plán udržitelné dopravy, který řeší opatření pro všechny druhy dopravy včetně jejich souvislostí a propojení. V tom česká města stále zaostávají.

Cesta k udržitelnosti dopravy v městském prostředí vede přes podporu hromadné, pěší a cyklistické dopravy, přes efektivní sdílení automobilů

včetně parkování a odstavení k minimalizaci pohybu nákladních vozidel pro zásobování po městě a řešení logistiky obecně. Zásadním smyslem je zajistit časovou a ekonomickou konkurenceschopnost hromadné, pěší a cyklistické dopravy oproti IAD a snížit závislost na ní. Jedním z řešení je kombinace nemotorové a hromadné dopravy tak, aby se výsledné cestovní časy ve městech přinejmenším vyrovnaly časům aut.

Lokální dopravní politika je ve většině českých měst nesprávně řízena narůstající poptávkou po IAD. Vychází z již dávno překonaných přístupů typu: „prognózoval/extrapolovat a poskytovat“. Měla by se ale přizpůsobit evropskému pojetí udržitelné dopravy. Projekt QUEST, v němž je zapojeno 13 evropských zemí a 50 měst včetně českých, jako jsou Chomutov, Jihlava, Opava, Karviná, České Budějovice a Hradec Králové, se pojetím udržitelné dopravy zabývá. Jeho cílem je předat povědomí o udržitelné dopravě a zkušenosti v oboru městského dopravního plánování ze zemí západní Evropy dále na východ. Zkušenosti z pilotního města Chomutova jsou velmi pozitivní a ukazují, že udržitelná doprava se může stát i u nás zajímavým politickým tématem.

Levné řešení pro bezpečný pohyb cyklistů ve městě: Zóny 30 Podpořte celoevropskou iniciativu

Po dvouměsíčním legislativně kontrolním procesu Evropská komise oficiálně schválila **evropskou občanskou iniciativu „30 km/h udělá z našich ulic příjemnější místo k životu“**.

Omezení rychlosti na 30 km/h je levným a populárním způsobem, jak zvýšit bezpečnost dopravy, snížit množství nečistot v ovzduší a současně podpořit promyšlenější možnosti cestování. Tento rychlostní limit vede k plynulejší dopravě a menším dopravním zácpám. Brzdné dráhy aut jsou kratší a tak se lidé mohou pohybovat beze strachu. Zatím ale jen někde. Proč v některých obcích, či městech tyto zóny jsou a jinde ne? První takové zóna u nás vznikla v Pražském Karlíně (Newsletter 5/2012). Organizátoři nové „evropské občanské iniciativy“ musí během jednoho roku shromáždit více než 1 milion podpisů v nejméně sedmi různých členských státech EU. A lidé již mohou tuto iniciativu podepisovat. Až dosud byli evropští zákonodárci při jednání o omezení rych-

losti spíše bezmocní. V roce 1987 vyhlásila Evropská komise legislativní postup, kterým zavede celounijní rychlostní limity. K ničemu konkrétnímu však od té doby nedošlo, protože odpůrci namítali, že rychlost na silnicích je mimo kompetence EU. To však již neplatí. Výsledek legislativní kontroly ukázal, že EU je tím pravým orgánem, který by měl určovat normy, jako je např. rychlostní limit 30 km/h. Tím se jednání konečně dostávají ze slepé uličky. Podepisování již začalo. Informaci o petici najdete zde: en.30kmh.eu. Kliknutím na „Sign up“ a poté výběrem českého jazyka vpravo nahoře se dostanete na podpisový on-line formulář, jehož zveřejnění proběhne do konce roku 2012.



Francie má nový národní cyklistický plán

S cílem zvýšit stávající tříprocentní podíl cyklistické dopravy na 10 % v roce 2020 schválila francouzská vláda národní cyklistický plán, podle kterého by se Francie měla stát jedničkou v turistických destinacích v Evropě. Podle tohoto jednatřicetistránkového dokumentu musí také zlepšit infrastrukturu pro cyklisty, zejména cykloparkoviště (ta jsou nově povinná u všech nových staveb) a stezky mimo komunikace (s 50% zvýšením státního financování). Chce také zavést daňové pobídky pro každodenní cyklisty, zlepšit možnosti kombinování cesty na kole s veřejnou dopravou a zvednout image Francie jako cykloturistické destinace. Zdroj: www.ecf.com

Další šance pro česká cykloměsta získat zahraniční zkušenosti

Zajímavou možnost získat zkušenosti v oblasti cyklistiky nabízí českým městům projekt CHAMP. Zkratka Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice má v angličtině ještě jiný význam – je zkrácenou verzí slova champion, tedy ten nejlepší. Projekt sdružuje 6 „TOP cyklo“ měst a jedno „šplhající“, které chce jejich kvalitu dosáhnout. Spolu s dalšími 6 institucemi se snaží poznat, naučit a realizovat dobré příklady z jednotlivých měst. V rámci výměnného programu hledá CHAMP ke spolupráci další města, jejichž dobré příklady by mohly být přínosem pro partnery projektu i pro samotná města. Českým a moravským městům se tak nabízí možnost získat zkušenosti za hranicemi ČR i předvést naše výsledky v zahraničí. Zájemci si mohou další informace najít na www.champ-cycling.eu kde je i dotazník pro zájemce z dalších měst. Dotazník by měl být odeslán do 8. ledna 2013, organizátoři slibují, že se budou věnovat i později zasláným žádostem. CHAMP se představí také na konferenci BICY 17. ledna 2013 v Praze.

Cykloslovníček

bikesharing (či bike sharing, bike-sharing nebo public bikes) česky též automatizované půjčovny kol - v různých evropských městech již funguje okolo 400 automatizovaných veřejných půjčoven kol, ve kterých si uživatel může kolo vyzvednout a vrátit 24 hodin denně. Rozmístění parkovacích stanic umožňuje efektivní využívání pro cesty po městě. Pro stále uživatele je používání během určité doby (zpravidla půl hodiny) většinou zdarma, resp. je v ceně ročního paušálního poplatku.

carpooling (též car-pooling či car pooling) česky též sdílení míst ve voze - představuje systém vzájemného sdílení místa ve voze v rámci jedné jízdy. V ČR jej mnohdy využívají lidé, kteří společně dojíždějí do stejného místa. Řidič za úhradu či na oplátku vezme s sebou další(ho) spolucestující(ho) a tak se dělí o náklady.

carsharing (též car-sharing či car sharing) česky též sdílení auta - představuje moderní systém společného využívání auta na principu společného vlastnictví. Car-sharing je rozšířen zejména v Německu a Holandsku, nejvíce ve městech, která aktivně podporují udržitelnou dopravu. Je určen jednotlivcům, domácnostem i firmám, které potřebují jezdit autem jen zřídka a vlastnit auto při tak malém využití je pro ně ekonomicky neefektivní. Carsharing je účinným nástrojem pro podporu cyklistické dopravy, neboť uživatele sdíleného auta vede k jeho využívání, jen když ho opravdu potřebují.

Plán ECF do roku 2020: Chceme 15% lidí užívajících pro dopravu kolo a více peněz na cyklistiku

Každé dva roky pořádá Evropská asociace Greenways (European Greenway Association = EGWA) konferenci o greenways v Evropě. Letos poprvé ji pořádaly společně EGWA a ECF. **Konference se 26. září v Nantes** zúčastnila stovka evropských expertů na cyklistiku a cykloturistiku a byla následována **16. setkáním cyklistických regionů Francie**.

Za cyklistickou dopravu lobuje na evropské úrovni ECF. „Do roku 2020 bychom chtěli mít v Evropě 15 % lidí užívajících jako dopravní prostředek jízdní kolo,“ řekl na konferenci v Nantes generální sekretář ECF Bernard Ensink. ECF chce získat na rozvoj EuroVelo tras od Evropské komise 1,5 – 2,5 miliardy euro na období 2013-2020. Aby mohla síť EuroVelo stezek čerpat evropské peníze z rozpočtu na dopravu, musí být součástí evropské sítě dopravních koridorů TEN-T. Právě o tom hlasovali europoslanci v úterý 18. prosince Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu. „Ve věci tras EuroVelo se podařilo nalézt v dopravním výboru přijatelný kompromis, který umožní v budoucnosti jejich výraznější podporu než dosud. Už ve zprávě o Bílé knize o dopravě, kde jsem byla stínovou zpravodajkou, jsem oblast cyklo dopravy podporovala, proto jsem ráda, že je Evropský parlament v této věci konzistentní i pokud jde o konkrétní podobu transevropské sítě TEN-T,“ říká česká europoslankyně Olga Sehnalová, která

je členkou tohoto výboru. ECF chce také podpořit rozšíření systému certifikovaných služeb pro cyklisty v Evropě. Ke stávajícím certifikacím **Cyklisté vítáni** (ČR), **Vitajte cyklisti** (SK), **Bett&Bike** (D, Lucembursko a Flandry), **Radfreunliche** Betriebe (AT), **Abergabici** (IT) či nizozemské období **Cyklisté vítáni** (**Fietzers Welkom**) či nejstarší certifikaci v Evropě, britské **Cyclists Welcome** se nyní přidávají další. Ve Francii byly jednotlivé regionální systémy sjednoceny pod hlavičkou **Accueil Vélo**, v Chorvatsku a Černé hoře fungují **Bed and Bike**, Slovinsko má národní certifikaci podobně jako Dánsko a Švýcarsko.

ECF má na 70 členských organizací ze 40 zemí světa. Působí jako zastřešující organizace hájící zájmy více než půl milionů cyklistů. Zařazení EuroVelo tras do mezinárodní dopravní sítě TEN-T umožní čerpat evropské dotace z kapitoly doprava. ECF žádá, aby na cyklistickou dopravu bylo v novém plánovacím období EU na 6 miliard euro (oproti stávajícím 600 milionům EUR).

Rychlostní limit pro elektrokola v EU zůstává 25km/h

V úterý 20. listopadu hlasoval Evropský parlament o hranici mezi aktivní a pasivní dopravou, tedy hranici pro to, co kolo je a co už za kolo považovat nelze. Stanovení této hranice je zejména u elektrokol důležité např. pro využívání cyklistické infrastruktury.



Podle platné legislativy EU jsou elektrokola s asistovaným šlapáním za pomoci motoru (nazývaná též pedeleky) limitována výkonem 250 W a omezením rychlosti na maximálně 25 km/h, při které jsou kola bezpečná i pro ostatní uživatele sdílející s nimi cyklistickou

infrastrukturu. Europoslanci rozhodli, že to tak také zůstane a tzv. rychlá elektrokola, tedy bicykly, které mohou dosahovat s pomocí elektromotoru rychlosti až 45 km/hod budou považovány za motorová vozidla ve smyslu dopravní legislativy. Hranice maximálního výkonu a rychlosti pro elektrokola tak zůstala nezměněna i přes lobby výrobců elektrokol.

ECF, která se snažila, aby hranice zůstala zachována, elektrokola podporuje jako důležitou součást udržitelné dopravy. Elektrokola jsou v Evropě, na rozdíl od elektromobilů, velice úspěšná. V roce 2011 se jich tu prodalo 700 tis. kusů, v Německu jich přitom jezdí už téměř milion. Rozhodnutí Evropského Parlamentu musí ještě formálně schválit Evropská rada.

Boom elektrokol zažívá v posledních letech také Čína. Právě tam ale rychlá elektrokola způsobují časté nehody hlavně s chodci. Elektrokola jsou totiž tichá a přitom velice rychlá, takže si jich chodci nevšimnou tak, jako by si všimli hlučnějšího auta.

Zdroj: www.ecf.com a www.efra-eu.com

WHO: Klíčem ke zdraví je pravidelný pohyb

Světová zdravotnická organizace (World Health Organisation, WHO) konstatuje: 63% úmrtí na světě způsobují chronická onemocnění. Má tedy nové cíle: žádný tabák, méně cukru, tuku a soli a ... hlavně mnohem více pohybu. Jak uvádí Benoit Blondel z ECF: „Jedna z posledních studií dokazuje nižší úmrtnost těch, co pravidelně jezdí na kole, resp. provozují pravidelný pohyb.“ Jízda na kole mezi tyto pohybové aktivity patří, navíc se dá dobře začlenit do každodenního života. „Pro každodenní jízdu na kole je třeba lidí více motivovat,“ říká národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek. Jak motivovat jednotlivé cílové skupiny se učila skupina odborníků z českých a moravských měst na **Workshopu LIFE CYCLE**, který se uskutečnil v prosinci za podpory a aktivní účasti Ministerstva zdravotnictví a samotného ministra. Jak se dělá taková kampaň, vysvětloval Randy Rzewnicki z ECF. Výstupem workshopu byly návrhy několika **motivačních kampaní** pro podporu každodenní jízdy na kole, které účastníci zpracovali a pro další podporu cyklistiky v této oblasti využije národní cyklokoordinátor.

Rozvoz balíků na kole

Od května dodává balíková a expresní služba DPD v některých hamburských čtvrtích balíky pomocí nákladních jízdních kol. DPD tak reaguje na komplikace při rozvozu v centrech města, jako je omezení příjezdových cest a dopravní přetížení. Zdroj: www.adfc.de



Cyklisté v Ostravě vybírali místa pro cykloparkoviště

V létě proběhla v Ostravě internetová anketa, při které cyklisté vybírali vhodná místa pro nová parkoviště pro kola. Z téměř sto padesáti cyklistů uvedla skoro třetina, že by parkoviště využívala pravidelně, zbytek téměř dvě třetiny jen příležitostně. Plánované využití stojanů v pracovní dny převyšovalo využití o víkend, což svědčí o tom, že v Ostravě se na kole nejezdí zdaleka jen rekreačně. Přitom asi 65 % respondentů by chtělo nová cykloparkoviště používat celoročně. Na 14 lokalit, které získaly více než 10 hlasů, se dostalo do finále. „Nová krytá cykloparkoviště bychom chtěli umístit hlavně tam, kde na ně dohlédne kamerový systém,“ uvedl ostravský cyklokoordinátor Martin Krejčí. „Rádi bychom v roce 2013 vybudovali 3 až 4 nová krytá cykloparkoviště v průměru pro 8-10 kol,“ dodává Martin Krejčí. Mezi žádané lokality pro krytá cykloparkoviště patřila i ostravská vlaková nádraží - Ostrava hl. nádraží a Ostrava-Svinov.

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

Obce bez projíždějících kamionů

Od 11. října nesmí těžká nákladní doprava po mnohaletém úsilí projíždět Kostelní Lhotou, Sadskou, Piskovou Lhotou, Velenkou ani Vestcem a to přesto, že silnice II/611, která těmito obcemi prochází, vede souběžně s dálnicí D11, které se mnozí dopravci snaží vyhýbat.

Začátkem roku 2011 rozjeli zástupci těchto obcí po několika neúspěšných pokusech z minulých let, nové kolo projednávání s dotčenými úřady. Hlavním impulzem pro tento krok byla dopravně-bezpečnostní studie **Na zelenou Lhotou**, kterou v roce 2010 pořídila místní základní škola z prostředků Nadace Partnerství. Projektanti firmy DIPRO v ní jako jednoznačnou prioritu stanovili právě řešení zákazu kamionů nad 12 tun. Vzhledem k nejasnému výkladu zákona hrozilo, že opatření, o které se obce snažily, bude pouze dočasné, nikoliv trvalé, o což usilovaly. Argumenty byly jasné: těžká nákladní doprava negativně působí nejen na emise, hluk, vibrace a znečištění životního prostředí, ale zejména na bezpečnost silničního provozu. Provozem těžkých vozidel navíc dochází i k praskání zdva okolních domů. Snahou bylo pomoci nejen obcím na trase, ale také rozpočtu Středočeského kraje, do jehož majetku silnice druhé třídy patří a kterou musí pravidelně udržovat. Krom toho získá i stát na vyšším výběru mýtného. Za záměr se postavilo Ministerstvo dopravy a brzy poté i Středo-



český kraj, který se zavázal celou akci finančně zajistit. O celém procesu dotčení starostové vůbec veřejně nemluvili, neboť vážně hrozilo, že se někteří dopravci proti rozhodnutí úřadů odvolají. Čas ukáže, zda budou řidiči značení respektovat. Kontroly ale budou probíhat pravidelně. Vjezd do obcí je povolen pouze pro zásobování.

Zdroj: www.kostelni-lhota.cz

Fotosoutěž: Chceme být vidět

Nadace Partnerství a občanská sdružení Oživení a Pražské matky vyhláší třetí ročník fotografické soutěže pro školy nazvanou Chceme být vidět.

Soutěž se zaměřuje zejména na školní děti a propaguje používání reflexních prvků jako nezbytných a důležitých součástí oblečení, zavazadel nebo kol, které mnohdy mohou



autoři: žáci Základní a mateřské školy pro sluchově postižené, Valašské Meziříčí

zachránit život. Uzávěrka soutěže je 31. 1. 2013. „Cílem naší kampaně je seznámit veřejnost s reflexními materiály a doplňky, jejich významem i používáním a ukázat, že i reflexní prvky mohou být in,“ vysvětluje Eva Šuchmanová ze sdružení Oživení. „V soutěži mají děti za úkol vyfotografovat sebe, spolužáka, učitele nebo někoho z rodiny, jak používá reflexní prvky a doplňky,“ popisuje Barbora Kolárová z Nadace Partnerství. „O reflexní materiál můžou soutěžící požádat do 7. ledna 2013 na emailové adrese barbora.kolarova@nap.cz, pošleme jim ho zadarmo,“ dodává Kolárová. Fotografie se budou hodnotit ve třech kategoriích, na vítěze čekají hodnotné ceny. Do soutěže se mohou hlásit školy nebo jednotlivci. Přihlašování probíhá online. Více o soutěži na www.chcemebytvidet.cz. Soutěž je součástí programu **Bezpečné cesty do školy**. Jeho cílem je zajistit bezpečnější a atraktivnější dopravní infrastrukturu pro chodce i cyklisty a vést děti k tomu, aby do školy více chodily pěšky nebo jezdily na kole. Hlavním partnerem soutěže je společnost 3M Česko.