

# Cyklistická doprava v regionálních dopravních systémech (její organizace, návaznost cyklostezek na ostatní dopravu, vybavenost zastávek a terminálů pro cyklistickou dopravu aj.)

**Miloš MATOUŠEK**

Ing. Miloš MATOUŠEK, konstruktér, Občanské sdružení Cyklisté Liberecka

*Tématem této konference jsou systémy hromadné osobní dopravy, problematika jejich provozu, financování, vozového parku apod. Naproti tomu cyklistická doprava je stejně jako automobilová doprava ryze individuální dopravou, která je charakterizována provozem soukromých vozidel (jízdniích kol nebo motorových vozidel) a nezávislou trasou a dobou jízdy. Žádný příspěvek této konference není zaměřen na automobilovou dopravu, parkoviště P+R apod. Přesto jsem byl vyzván, abych se zabýval jinou formou individuální dopravy a to cyklistické dopravy ve vztahu k integrovaným systémům veřejné dopravy. Chápu to jako potvrzení rostoucího významu cyklistiky, přestože zaujímá a i nadále bude zaujímat minoritní podíl na dopravním trhu, a také jako potvrzení postupující emancipace mnohdy opomíjeného způsobu dopravy, který má svá pozitiva nejen pro jednotlivce (cyklistu), ale i pro celý segment dopravy a obecné fungování společnosti.*

Už několik let zažíváme i v Česku mohutný rozvoj cyklistiky, nejen ve formě sportu a rekreace, což se obecně zahrnuje do oblasti cykloturistiky ale i ve formě používání jízdniího kola jako dopravního prostředku pro každodenní cestování do práce, do školy, za nákupy a za volnočasovými aktivitami. Je potřeba si uvědomit, že tento rozvoj cyklistiky je jakousi renesancí poté, kdy ještě před nástupem motocyklů a zvláště automobilů v dnešních rozvinutých zemích bylo jízdnií kolo dominantním individuálním dopravním prostředkem a dosud stále zůstává především v chudých rozvojových zemích. Právě s nástupem motorizace a automobilizace započal pokles používání jízdniích kol.

Dnešní růst cyklistiky jako dopravního subsystému je způsoben i nespornými obecně známými výhodami jízdniího kola jako jsou levný provoz, nezávislost na energiích a jízdniích řádech, relativní rychlost, dobrá pohyblivost po přeplněných městech, prospěch vlastnímu zdraví atd. Proto by cyklistika měla mít v dnešní době své vyhrazené místo v dopravních systémech měst a regionů, přesto je však dosud odpovědnými orgány mnohdy opomíjena. Například v návrhu územního plánu Liberce, který v těchto dnech prochází schvalovacím procesem, se i přes připomínky ke stejné formulaci v konceptu tohoto územního plánu objevila formulace o tom, že význam cyklistiky v Liberci je pouze ve formě cykloturistiky, ale dopravní význam je a i v budoucnu bude nepatrný. (Rozumí se tím cyklotrasy z okrajů města do volné krajiny ano, cyklistická infrastruktura ve městě ne, případně velmi omezeně.) Přitom z neoficiálních hrubých průzkumů je známo, že v období zhruba od dubna do října tvoří cyklisté zhruba 10% v dopravním proudu na libereckých pozemních komunikacích, a to zcela jistě není zanedbatelné.

Podobně jako se automobilová doprava stýká s integrovanými systémy veřejné dopravy v parkovištích P+R (PARK & RIDE), stejně tak pro cyklistiku existuje termín (BIKE & RIDE). Parkoviště jízdniích kol u zastávek a terminálů veřejné dopravy mohou mít nejrůznější velikost a vybavení. Dvěma modelovými příklady mohou být:

1. Parkoviště pro jízdnií kola ve velkém městě u hlavní stanice meziměstských vlaků nebo autobusů. Cestující přijíždějí k odjezdu svého spoje veřejnou dopravou, automobilem, nebo na jízdniím kole. Jízdnií kola (stejně jako automobily) jsou dlouhodobě zaparkována u nádraží. V cyklisticky vyspělých evropských zemích (Nizozemsko, Belgie, Dánsko, Německo atd.) jsou na takových parkovištích stovky a někdy tisíce kol a jejich plocha je mnohdy větší než stejné parkoviště pro automobily. Vybavením jsou mnohdy pouze jednoduché stojany nebo zábradlí pro připoutání, nebo často pouze opření jízdniího kola. V případě, že dochází ke krádežím jízdniích kol jsou instalovány náročnější, uzamykatelné a zastřešené boxy nebo klece. Pokud je nedostatek místa, budují se patrové parkovací objekty. I v Česku fungují

takováto provizorní parkoviště u nádraží především ve městech s rovinným terénem a nepřerušenou tradicí cyklistické dopravy (Hradec Králové, Přerov, Olomouc atd.).

2. Malé parkoviště pro jízdní kola (a automobily) u stanice veřejné (kolejové) příměstské dopravy. Takové parkoviště slouží pro cestující, kteří bydlí v širším okruhu okolo stanice příměstské dopravy a cestují do spádového města nebo velkoměsta především do práce a do škol. Na takových parkovištích parkuje mnohem méně jízdních kol (mnohdy méně než deset) a postačují jednoduché stojany pro připoutání jízdního kola.

Při budování takové infrastruktury je potřeba vždy vycházet z místních podmínek. Pro zvýšení důvěry cyklistů je dobré instalovat uzamykatelné boxy. V každém případě je vhodné umístit parkoviště do zorného úhlu monitorovacího systému nebo místního personálu (vrátných, strážných apod.). Nejpodstatnější ovšem je, aby se už v době přípravy jakýchkoli projektů v oblasti veřejné dopravy nezapomínalo na požadavky cestujících, kteří kombinují dopravu na jízdním kole a veřejným dopravním prostředkem.