

# Cyklistická doprava v Bernu - případová studie

Cycling in Hilly Cities: A Case Study of Bern, Switzerland

Michael Liebi, vedoucí oddělení bezmotorové dopravy, magistrát města Bern  
30 minut + diskuse

Bern je známý jako kopcovité město s historickým centrem zapsaným na seznamu UNESCO. I přes náročnost terénu se zde podíl cyklodopravy v posledních letech výrazně zvýšil, a to až na dnešních 15%.

V roce 2014 spustila radnice kampaň Velo-Offensive. Ta má dále zlepšit podmínky pro jízdu na kole a vytvořit zde z jízdního kola důležitý prvek městské mobility, který se bude významem blížit veřejné dopravě. Cílem radnice je dosáhnout 20% podílu cyklodopravy do roku 2030.

Mezi nejvýznamnější zlepšení v oblasti infrastruktury patří nové „hlavní cyklotrasy,” které poskytují bezpečnou a komfortní jízdu cyklistům všech věkových kategorií. Jako součást připravovaného cyklistického masterplánu byly definovány nové standardy pro infrastrukturu, vycházející jednak z domácích standardů, tak z dobré praxe nizozemské a dánské.

Náročnější otázkou je hledání místa pro cyklodopravu v historickém centru. V mnoha ulicích ve vnitřním městě automobilová doprava klesá a zóny 30 km/h začínají být běžné. Vzniklý prostor je možné využít pro dopravu cyklistickou. Díky vynikající nabídce služeb veřejné dopravy aktuálně 57 % domácností nemá auto a je zde velký potenciál pro nárůst cyklodopravy.

Lze shrnout, že kampaň Velo-Offensive má dobře nastartováno. Samozřejmě zůstávají výzvy, zejména úprava velkých křižovatek. Překonání těchto překážek vždy vyžaduje soustavnou a silnou politickou podporu.

Bern is well known for its medieval old town, a UNESCO World Heritage Area, and the hilly terrain surrounding of the city. Despite the challenging topography, the modal share for cycling has grown rapidly in the last 5 years and has now reached 15%.

In 2014, the city of Bern launched the “Velo-Offensive” to continue to improve conditions for cycling and to make the bicycle a major form of urban mobility in Bern (together with public transportation). The goal of the city administration is to reach a bicycle modal share of 20% before 2030. The Velo-Offensive focuses on infrastructure as well as culture and campaigning. All major departments of the city administration are involved (Transportation Planning, City Planning, Education, Sports as well as others).

Among the most important improvements in infrastructure are the new “Main Bicycling Routes”, which provide a safe and high-quality facility for cyclists of all ages. The new standards, developed as part of the forthcoming Bicycle Master Plan, include best practice solutions from Copenhagen and the Netherlands as well as Swiss standard solutions.

The question remains: how can the city find space for bicycle traffic in a historical city center? One of the answers can be found in the consistent and long-term policy of implementing traffic-calming measures and reducing motorized traffic. Many of the main streets in the inner city have a decreasing amount of private car traffic and 30km/h Zones are widespread. The leftover space no longer needed for parking or for the accommodation of higher volumes of automobile traffic can then be used for cycling traffic. Additionally, strong public transportation is a valuable alternative for many people. Due to the excellent public transportation amenities, 57% of households in Bern are car-free and there is a large potential for cycling traffic.

Altogether, the “Velo-Offensive” is well on its way. However, challenges – especially the bicycle-friendly redesign of large crossings – are still present and need consistent and courageous political support.

## Lisabon 2018: Cukr, bič, stříbrné kulky a „efekt společného působení“

Lisbon 2018, Carrots, Sticks, the Compounding Effect and Silver Bullets

Ana Pereira, cyklistický inkubátor Bicicultura.org, Lisbon

30 minut + diskuse

Podíl cyklistické dopravy v Lisabonu se v posledních desetiletích pohyboval kolem 1 %. Lisbon byl - a do značné míry stále je - městem zaměřeným na automobilovou dopravu. V posledních patnácti letech se ovšem zástupci občanské společnosti i někteří politici snažili umožnit lidem jezdit na kole co nejvíce. Dnešní Lisbon je tak velmi odlišný od doby před deseti nebo pěti lety, jízdní kola jsou nyní mnohem viditelnější a stávají se běžným prvkem městské krajiny.

Co se tedy ve městě sedmi kopců přihodilo? Rozvoj cyklistiky v Lisabonu je příběhem o vytrvalosti, ve kterém dojde i na „efekt společného působení“ a také na koketování s tzv. stříbrnými kulkami.

The modal share of cycling in Lisbon has been less than 1% in the last decades. This was and still is very much a car-centric city. But for the last 15 years, civil society and some politicians have been trying to get more people cycling. In 2018, Lisbon is a very different city from 10 or even 5 years ago and bicycles are now a much more visible, present and normal element of the city. How did this happen, with the 7 hills and all? Lisbon's story of cycling is one of perseverance and the compounding effect, and some flirting with silver bullets.

## Cyklistická doprava v kopcích - principy, infrastruktura a politická podpora v Rakousku

Cycling Provision on Hills - Political Support, Principles and Infrastructure in Austria

Roland Romano, Radlobby Österreich

30 minut + diskuse

Jízdní kolo jako člověkem poháněný dopravní prostředek vyžaduje zvláštní pozornost zejména při plánování infrastruktury v oblastech s velkým převýšením. V Rakousku tak kopce ovlivňují celkové pojetí cyklodopravy, a to zejména v alpské oblasti. Cesty vykonané na kole na venkově a ve městě se tak mohou výrazně lišit. Do jaké míry dokáže politické strategie, aktuální infrastruktura a elektrická asistence udržovat a podporovat zájem o jízdu na kole?

Vídeň se svými dvěma odlišnými břehy Dunaje - rovinatým a zvlněným - nabízí řadu příležitostí k zodpovězení těchto otázek.

Roland Romano, mluvčí rakouské Radlobby, představí výsledky výzkumů a praktické příklady cyklistických řešení v kopcovité krajině Rakouska.

Bicycles as human-driven vehicles require additional attention, especially in the planning of infrastructure in areas with big elevation differences. Inclines can affect cycling uptake - especially along the Alps in Austria. The covered distances in the countryside and in the city can thus vary significantly. To what extent do political strategies, electric assistance and state-of-the-art infrastructure keep up interest in cycling?

Vienna with its two halves - one hilly, one flat - delivers multiple opportunities to answer these questions. Roland Romano, spokesperson of Radlobby Austria, will show research results and practical examples of hilly cycling provision in Austria.

## Prodeje elektrokol v Evropě

E-bike Sales in Europe

Jakub Ditrich, Ekolo.cz

5 minut

Ředitel firmy Ekolo.cz promluví kráce o dynamice zastoupení elektrokol v cyklistickém vozovém parku v Evropě i Česku.

The director of the Ekolo.cz company will speak briefly about dynamics in sales of e-bikes in Europe and the Czech Republic.

## Pohyb cyklisty v kopcovitém městě

Dynamics and Practices of Cyclists in Hilly City

Vratislav Filler, Auto\*MAT

15 minut

Příspěvek se věnuje chování cyklistů ve vztahu k výkonu cyklisty, kopcům, cyklistické infrastrukturě a dalším faktorům působícím často společně. Cyklisté preferují co nejkratší trasy, vyhýbají se kopcům a frekventovaným komunikacím. Nesportující cyklista zpravidla vydává výkon mezi 100 a 200 W, což dovoluje jízdu na kole rychlostí kolem 20 km/h. Ve stoupáních se ale reálná rychlosť rapidně snižuje, což by měla brát v potaz i cyklistická infrastruktura. Rychlosť jízdy kromě stoupání značně ovlivňuje i kvalita povrchu nebo vítr. Sklonové poměry na hlavních třídách v širším centru Prahy se pohybují mezi 3-5 % a dovolují tak pohodlnou jízdu na kole bez zvláštního výdeje energie rychlostí 10-12 km/h.

The power output of a casual cyclist is 100 to 200 Watts. How do inclined streets (and elevated terrain) affect cycling speed, power output, comfort and dealing with cars? Prague main streets have 3-5 % inclines which allows comfortable cycling at lower speed. How should the infrastructure reflect this?

## Easy Riders - Po kopcovitých městech na kole snadno a rychle

Easy Riders - How to Ride Easily in Hilly Cities

Marek Lahoda, Brno na kole, Geografický ústav PřF Masarykovy univerzity

30 minut

V prezentaci budou představeny geografické nástroje na plánování tras pro jízdu na kole a vyhodnocování reliéfu s ohledem na vhodnou cyklistickou infrastrukturu. Publikum se seznámí také s projektem Easy Riders, který umožňuje vygenerování mapy sklonitosti ulic pro libovolné město.

The presentation will explore geographic tools suitable for the planning of cycle routes in a hilly city. The Easy Riders project allows to generate a graphical interpretation of street inclinations and contributes to sensitive planning of cycling infrastructure.

## Představení TP 179 a dodatku TP 81 se zaměřením na odlišnosti typické pro kopcovitá města

Focusing on Hilly Cities: Introducing Technical Norms TP179 and TP81

Tomáš Cach

30 minut

Technické podmínky TP 179 z roku 2017 a dodatek TP 81 z roku 2018 řeší podrobně navrhování infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Hlavní autor obou TP se bude podrobněji věnovat návrhu infrastrukturních řešení ve stoupáních včetně prezentace příkladů z praxe.

The 2017 technical norms TP 179 and the attachment TP 81 (approved in 2018) are focused on the cycling infrastructure and the street design. The main author of both norms will present specifics of the infrastructure in inclined terrain including interesting examples.