



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

bicy



Parkování jízdních kol snadno a rychle

Průvodce výstavbou parkovacích zařízení pro jízdní kola

www.bicy.it

Obsah

1.	ÚVOD	3
2.	KRITÉRIA KVALITY PARKOVACÍCH ZAŘÍZENÍ PRO JÍZDNÍ KOLA	4
2.1	Kritéria kvality pro parkování jízdních kol - přehled	4
2.2	Specifické požadavky pro krátkodobé parkování jízdních kol	7
2.3	Specifické požadavky pro dlouhodobé parkování jízdních kol	7
2.4	Inovace v parkování jízdních kol	8
3.	PLÁNOVÁNÍ PARKOVACÍCH MÍST PRO JÍZDNÍ KOLA	10
3.1	Parkování kol doma	10
3.2	Parkování kol v práci a ve školských zařízeních	11
3.3	Parkování kol v nákupních centrech	12
3.4	Parkování kol na zastávkách hromadné dopravy – Bike + Ride	12
3.5	Parkování kol jako parkování aut – Park + Bike	13
3.6	Parkování v rekreačních oblastech	13
4.	STANOVENÍ PARKOVACÍCH POTŘEB	14
4.1	Metody posouzení potřeb	14
4.2	Pokyny pro posuzování potřeb parkovacích míst	15

Tisk:

Vydavatel: BICY – Cities and Regions for cycling • **Návrh, koncepce a text:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research • Vytisknuto v Rakousku, 2011. BICY tým, řídicí orgán Operačního programu CENTRAL EUROPE ani ostatní subjekty programu nenesou žádnou odpovědnost jakéhokoliv druhu za informace uvedené v této publikaci. • Tento projekt je realizován v rámci programu Nadnárodní spolupráce Střední Evropa spolufinancovaného z ERDF.

Odkazy a reference

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB / VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG (2010): Fahrradparken im öffentlichen Raum. Bremen.
- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE UND GEMEINDEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN (2003): ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Krefeld.
- BUNDESAMT FÜR STRASSEN / VELOKONFERENZ SCHWEIZ (2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern, Biel.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Dresden.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2010): ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Empfehlungen zur Planung, Realisierung und den Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer. Wien.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2010): Fahrradparken am Bahnhof. Forschung Radverkehr international I-2/2010. Berlin.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2010): Innerstädtisches Fahrradparken. Forschung Radverkehr international I-1/2010. Berlin.
- ENERGIEINSTITUT VORARLBERG / AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG (o. J.): Leitfaden Fahrradparken. Dornbirn, Bregenz.
- GEMEENTE UTRECHT (2010): Inspiratieboek fietsparkeren. Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht. Utrecht.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1990): Ruhender Radverkehr. Vom Fahrradständer zur Fahrradabstellanlage. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen. Dortmund.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2008): Fahrradparken in Berlin. Leitfaden für die Planung. Berlin.
- THE DANISH CYCLING FEDERATION (2008): Bicycle parking manual. Kopenhagen.

1. ÚVOD

Literatura často klade důraz na rozdíl mezi infrastrukturou pro cyklisty v pohybu traffic nehybnou cyklistickou dopravu. Opatření ke zlepšení cyklistické dopravy jako např. síť cyklostezek má obvykle vliv na infrastrukturu. Tyto dopady zahrnují budování stezek pro cyklisty nebo víceúčelových přechodů. Infrastruktura pro nehybná kola zahrnuje všechny typy parkování jízdních kol od jednoduchých stojanů na kola s velkým množstvím míst po vysoce kvalitní kompletní servis parkování jízdních kol.

Na podporu cyklistiky ve městě nebo v obci musí být věnována pozornost zlepšení nehybné cyklistické dopravy.

Výstavba parkoviště jízdních kol náramně zlepšuje podmínky pro cyklistiku. Kvalitní parkoviště nabízí následující výhody:

a) Příslušenství pro parkování jízdních kol zvyšuje ochranu před krádeží kol a vandalismem

Kola se zámkem jsou lépe chráněna proti krádeži a vandalismu než kola volně stojící. Přístřešek chrání před nepřízní počasí. To se na jednu stranu týká životnosti kola, a na druhou stranu je bezpečné parkoviště předpokladem pro využívání kvalitnějších a dražších jízdních kol, která poskytují svým uživatelům větší radost z jízdy. Zejména s ohledem na rostoucí prodeje relativně dražších elektrokol je každodenní bezpečné parkování nutností.

b) Dobře umístěná parkovací místa vytvářejí potenciál ke změně

Zřízení dobrých umístění pro parkovací místa jízdních kol poblíž hlavních tepen městské dopravy a poblíž důležitých cílových bodů vytváří silnou motivaci k cestování na kole. Pokud jsou parkovací stání pro jízdní kola lépe umístěna, než ta, která jsou určena pro motorová vozidla, přechod k cyklistice bude tím jednodušší.

Věděli jste, že ...¹

... 72% všech ukradených kol bylo zaparkováno na veřejných místech?

... 6 kol se dá zaparkovat na místo pro jedno auto?

... 23 % obětí krádeží kol si už žádné další kolo nekoupí?

Definice pojmů v této brožuře:

Průvodce používá následující výrazy:

Stojany na kola: zařízení na ulicích pro parkování jízdních kol. Stojany na kola jsou obvykle určeny pro jedno až dvě jízdní kola.

Parkovací místa pro kola: parkoviště speciálně určená pro parkování kol, a to buď ve stojanech, nebo na parkovišti pro jízdní kola.

Parkoviště pro jízdní kola: zařízení, které se skládá nejméně z pěti míst pro jízdní kola a které má ideálně také vlastní přístup a východ.

Pro plné využití potenciálu cyklistiky by měl být vybudován dostatečný počet kvalitních parkovacích prostor. Tato příručka je zaměřena na orgány místní správy a dopravní plánování a slouží jako vodítko pro výběr a pro koncepční návrhy stojanů na kola.

¹ BMVIT (2010): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen, S. 48ff., Wien. BMVIT (2009): Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl. Fakten, Hintergründe & Maßnahmen, S. 6, Wien.

2. Kritéria kvality parkovišť pro jízdní kola

Následuje diskuse o deseti kritériích pro posouzení kvality zařízení pro jízdní kola. Rozdíl bude mezi pěti základními požadavky, které každé parkoviště musí splňovat, stejně jako pět dalších kritérií, které dále zvyšují kvalitu.

2.1 Kritéria kvality pro parkování jízdních kol – přehled

Rozšířené specifikace
Základní specifikace

- 1 Možnost zamknout kolo ve stojanu
- 2 Parkovací místo
- 3 Bezpečné a stálé parkování
- 4 Přístupnost
- 5 Bezbariérový přístup
- 6 Přístřeší
- 7 Osvětlení a viditelnost
- 8 Čistota a údržba
- 9 Zřetel vůči speciálním vozidlům
- 10 Servisní zázemí

Možnost zamknout zaparkovaná kola

Důležitým kritériem pro zhodnocení kvality parkoviště je možnost uzamčení kol na stojanech. Kolo, které není jen zamčené, ale zároveň také přivázané ke stojanu, je lépe chráněno před krádeží a vandalismem než pouze zamčené, volně stojící kolo. Stojany na kola musí být dobře ukotvené k zemi.

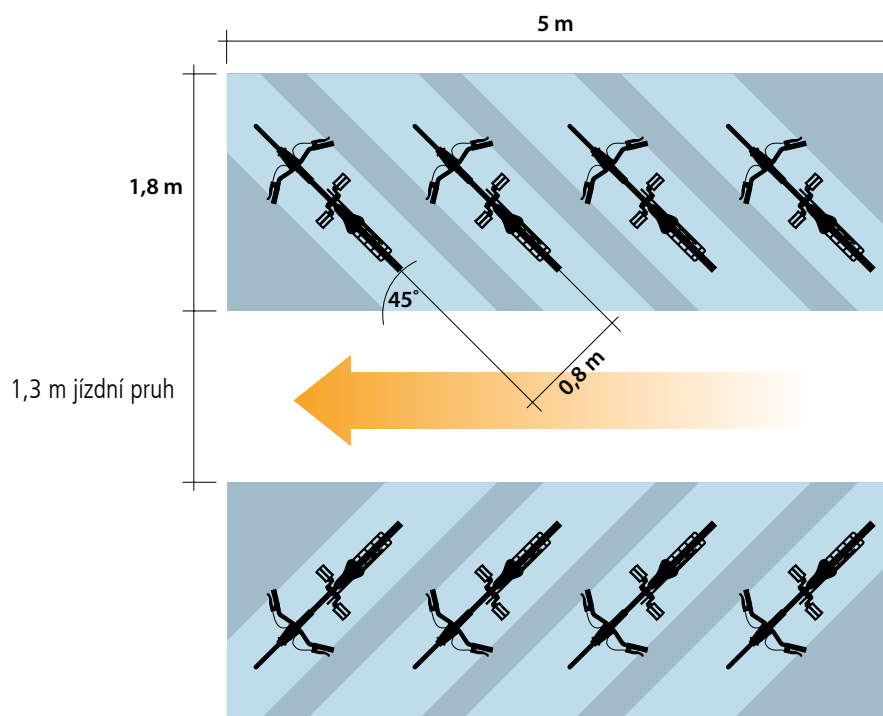
Parkovací místo

Jízdní kolo je široké 60 až 70 cm. Parkoviště, kde jsou kola zaparkována vedle sebe na stejné úrovni, by proto měla být nejméně 80 cm široká a 200 cm dlouhá (1,6 m²). Toto je dobré měřítko pro návrhy na cyklistická parkoviště. Prostorově úsporné parkovací jednotky mohou být vytvořeny rozmístěním kol v prostoru do různých výšek, nebo změnou parkovacích směrů (přední kola se překrývají). Příliš úzké parkovací plochy způsobují riziko poškození kol při parkování.



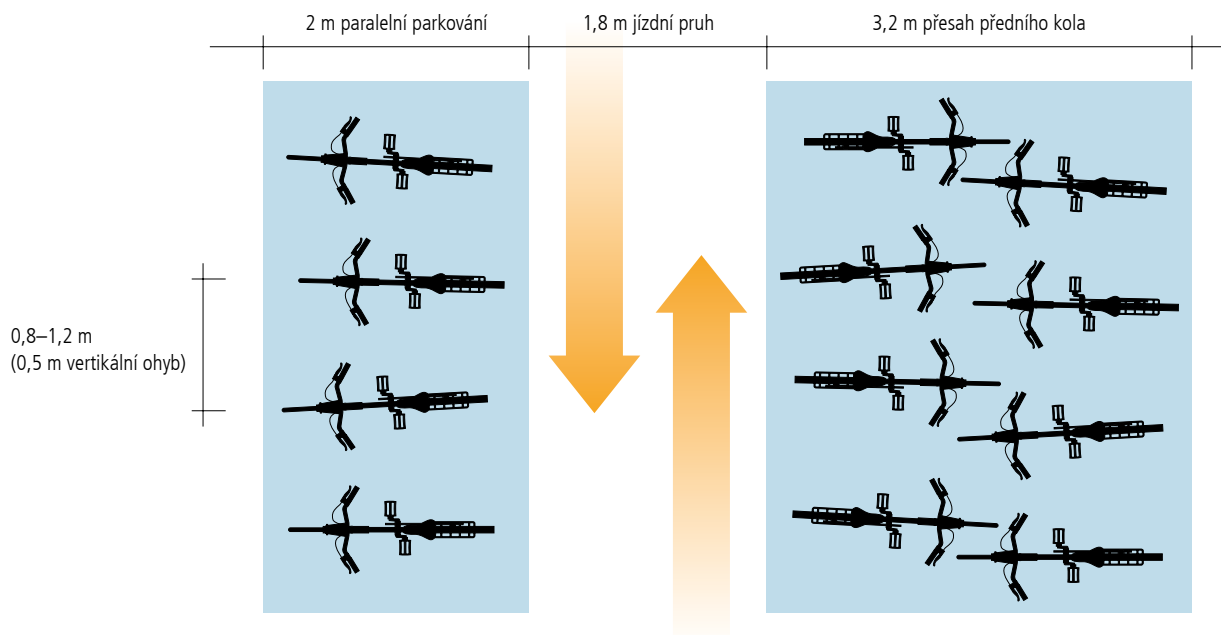
Šikmé parkování kol – Prostor potřebný pro 4 kola: 9 m²

Zdroj: RVS 03.02.13; design: FGM



Paralelní parkování jízdních kol – Prostor potřebný pro 4 kola: 6,4 – 9,6 m²

Zdroj: RVS 03.02.13; design: FGM





Obrázek: Rasfi GmbH

Bezpečný a stabilní stojan

Jízdní kolo musí být možné bezpečně zamknout do stabilního stojanu. Při parkování by se kolo nemělo převrátit nebo ujíždět. Vysoce kvalitní příslušenství poskytuje možnost opřít kolo o tyč (držák nebo rám), a také jej opravit, pokud je to možné. Takové stojany na kola jsou známy jako přední držáky. Je-li zamčeno pouze přední kolo, může dojít k těžkému poškození v případě, že se kolo překloupí. Takže tzv. „ohýbačky kol“, jsou znamením nízké kvality parkoviště.



Přístupnost

Parkování by mělo být přístupné a snadno k nalezení. Profesionální cyklistické zóny v bezprostřední blízkosti destinace by měly být na svém počátku označeny a dobře viditelné. Je rovněž důležité začlenit parkovací zóny a značení do sítě cyklostezek tak, aby nevznikaly zbytečné oobjíždky na trasách. Směrovky k možnostem parkování kol by měly být vyvěšeny na všech hlavních destinacích (např. nádražích, nákupních střediscích, atd.).





Bezbariérový přístup

Čím rychlejší a pohodlnější jízda na kole bude, tím častěji budou kola využívána. Parkování by proto mělo být bezbariérové. V ideálním případě by měla být parkovací místa umístěna v úrovni terénu a snadno přístupná. Parkování za schody, nebo tam, kde je přístup jen přes úzké průchody, použití kol ztěžuje.

Překážky v podobě schodů a úzkých přístupů na parkoviště jsou problematické. Snižují atraktivitu parkovišť, a to i v případě že zde jsou nainstalovány nájezdové kolejničky.

Čištění a údržba

Veřejně přístupná parkoviště mají často problém, že jsou zneužívána jako úložiště pro poškozená kola. Aby se tomuto zabránilo, měly by být prováděny pravidelné kontroly a zveřejňována upozornění s požadavky na majitele, aby poškozená jízdní kola odstranili. Pokud by nedošlo ve stanovené lhůtě k nápravě, mohla by obec tato kola odstranit.



Přístřeší

Přístřeší chrání zaparkovaná kola před povětrnostními vlivy. Chrání kola (např. proti zreznutí) a chrání před zmoknutím jejich sedla. Z tohoto důvodu by většina parkovacích míst, zejména pro dlouhodobé parkování, měla být zastřešená.

Osvětlení a viditelnost

Osvětlené a dobře viditelné parkování zvyšuje pocit bezpečí na veřejných prostranstvích a také pomáhá zabránit krádežím. Pokud parkoviště nelze napájet, měla by být zvažována možnost využití solárního osvětlení. Viditelnost se týká hlavně kontaktu mezi kolemjdecími a parkovištěm. Pouze v případě, že parkoviště je jasně viditelné, lidé si jej všimnou. Opět platí, že čím lepší viditelnost, tím vyšší bezpečnost a ochrana proti krádeži a vandalismu.

Zřetel vůči speciálním vozidlům

Výhledově budou parkoviště sloužit kolům všech velikostí a šířek. Kromě obvyklých městských kol je třeba uvažovat také o speciálních kolech. Jsou to například přepravní jízdní kola, kola s dětskými přívěsy, tříkolky pro seniory, stejně jako kola pro děti s menší velikostí rámu. Speciální kola potřebují více prostoru v rámci parkoviště a široký vchod. Například zejména u dětských hřišť je třeba vzít v úvahu vyšší poptávku po jízdních kolech s přívěsy.

Servisní zázemí

Další opatření ke zvýšení kvality služeb parkovišť. Zahrnuje skříňky pro vybavení (např. cyklistické helmy, cyklistické batohy) a samoobslužné stanice, které jsou vybaveny nářadím, hustilkami, dušemi v automatu atd. Veřejná dostupnost umožňuje cyklistům udržovat a opravovat svá kola po celý den. Plně vybavené stanice pro jízdní kola nebo garáže nabízí také půjčování jízdních kol a dobíjení baterií pro elektrokola.



Obrázek: CO₂NeutrAlp | Comune di Padova



Obrázek: www.pusch-schinnerl.com

2.2 Specifické požadavky pro krátkodobé parkování jízdních kol

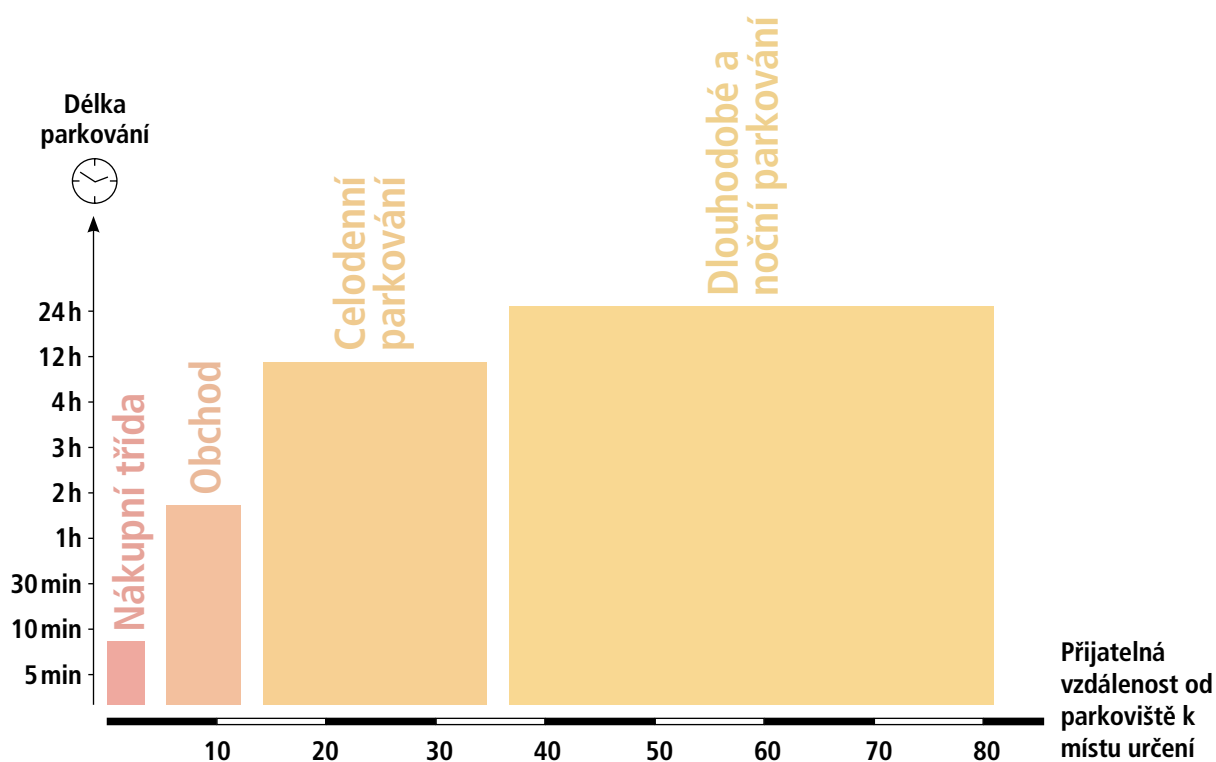
Parkoviště pro krátkodobé parkování jízdních kol (od několika minut až po několik hodin) by měla být rychlá, bezpečná a dostupná na kole. Důležitá je také jednoduchost a praktická využitelnost. Platí pravidlo: čím kratší je zastávka v místě určení, tím nižší je přijatelná vzdálenost mezi cílem a parkovacím místem! Krátkodobé parkování tudíž musí být umístěno v bezprostřední blízkosti místa určení. Pokud je vzdálenost mezi původním místem nebo místem určení a stojany na kola příliš velká, nebude se krátkodobé parkování používat a kola budou zaparkována anarchicky kdekoliv. Toto je nejen hlavní nedostatek pro samotné cyklisty, ale také se tím příliš nepřispívá k atraktivnímu městskému panoramu.

Měřítka pro maximální vzdálenost mezi parkovištěm a cílovou destinací s několikaminutovou zastávkou je asi pět metrů. Parkování tam, kde lidé zůstanou po dobu několika hodin, by mělo být umístěno ne více než 15 metrů od vchodu.

„Optimální parkoviště pro krátkodobé parkování je v bezprostřední blízkosti vstupu do významných objektů a přímo přístupné z cyklostezky.“

Přijatelná vzdálenost mezi parkovištěm a cílem v závislosti na plánované délce pobytu

Zdroj: Celis, Bolling-Ladegaard, 2008





Obrázek: Chang Yang Yew creative commons 2.0 license



Krátkodobé parkování:

U-stojan: klasicky obrácený U-stojan dovoluje, aby bylo kolo bezpečně zamčené, a chrání jej také před pádem. Stojan má dvě místa pro jízdní kola. Stojany mohou být zapuštěny do betonu nebo přišroubované k zemi.

Držák rámu u předního kola: Přední kolo je navíc pevně připojeno ke stojanu. Kolo je velmi stabilní a je dobře chráněno před převrácením.

Mobilní stání: mobilní systémy nejsou pevně spojeny se zemí, a tak mohou být rychle demontovány. Slouží jako dočasné parkoviště při větších akcích.



Obrázek: Ing. Weis, Stadt Salzburg

2.3 Specifické požadavky pro dlouhodobé parkování jízdních kol

Dlouhodobé parkování znamená stání po dobu několika hodin. Může se jednat o parkování kola, když jsme v práci, doma nebo na nádraží. Cyklisté, kteří parkují svá kola po delší dobu, mají odlišné parkovací potřeby. Aspekty jako je bezpečnost, jistota a služby jsou mnohem důležitější než při krátkodobém parkování. Z tohoto důvodu může být poněkud větší vzdálenost mezi cílem a parkovištěm akceptována.

Mezi minimální požadavky na dlouhodobá parkovací místa patří U-stojany, přístřešky proti vlivům počasí i dobré osvětlení. Pro zvýšení kvality může parkoviště poskytovat další služby. Mezi ně patří opravy, skříňky, úschovna zavazadel a půjčovna kol. Pro řešení konkrétních potřeb elektrokol se stává stále důležitější stanice pro dobíjení baterií.

Optimální ochranou proti povětrnostním vlivům, odcizení a vandalismu je to, když může být jízdní kolo zaparkované v zamčené místnosti a ne venku. Zámky na kola, parkoviště a garáže patří mezi nejoblíbenější systémy dlouhodobého parkování jízdních kol.



Obrázek: www.ziegler-metall.at



Obrázek: DI Spinka, Stadt Graz

Dlouhodobá parkoviště jízdních kol:

Kryté stojany na kola: kryté parkování pro ochranu před přírodními živly. Kryty se vyrábějí v různých tvarech a designu tak, aby se dobře včlenily do krajiny.

Skříňky na kola: skříňky na kola jsou mini garáže pro jízdní kola. Jízdní kola mohou být uložena v uzamykatelných boxech spolu s příslušenstvím (přilby, zavazadla, sedačky pro děti, atd.). Jízdní kolo je nejen chráněno před povětrnostními vlivy, ale také proti krádeži a vandalismu. To je zvláště důležité pro kvalitnější kola. Mohou být instalovány také nabíjecí stanice baterií elektrokola.

Stanice pro jízdní kola: největší komfort z hlediska bezpečnosti a služeb nabízejí stanice pro jízdní kola. Zde jsou kola uložena v samostatné budově s bezpečnostní službou. Mnoho stanic také poskytuje doplňkové služby jako jsou opravy, půjčovny jízdních kol a prodej příslušenství a náhradních dílů. Vzhledem k vysokým fixním nákladům se stanice pro jízdní kola vyplatí jen v minimální kapacitě cca 100 míst. Stanice pro jízdní kola by proto měla být zavedena pouze v místech s vysokou poptávkou po parkovacích místech.

2.4 Inovace v parkování jízdních kol

Následuje popis málo známých cyklistických stojanů a parkovišť pro jízdní kola. Tyto inovace představují většinou specializované produkty, které najdou smysluplné využití pouze ve zvláštních případech:

Bicycle Rings: Bicycle rings jsou kruhy připevněné k zemi tak, aby bylo možné kola zamknout. Zvláštní druh představují takzvané „Cycle Hoops“, což jsou kroužky, které lze připevnit na svislé tyče (lucerny, kůly), zdi nebo ploty, aby bylo zablokováno kola bezpečně. Kruhy mohou ještě zvýšit počet míst pro parkování jízdních kol na stávajících parkovištích.



Obrázek: www.wsm.eu | pdf



Obrázek: Transferstelle Null Euro Urbanismus



Budky pro jízdní kola: Tato zařízení mají velikost jednoho parkovacího místa. Kola jsou zavěšena svisle v budce, ve které je místo asi pro 10 až 12 kol. Budky jsou prospěšné zejména v hustě obydlených oblastech (městech, historické stavbě) s volným prostranstvím. Budky lze zamknout a může je používat více lidí (např. i celý obytný dům).

Plně automatické stanice jízdních kol: Automatické parkovací stanice jízdních kol mohou být postaveny na nádražích nebo jiných důležitých centrálních místech, kde je po kolech nadprůměrná poptávka. Tato zařízení, která jsou známá především z Japonska a Nizozemí, vyžadují poměrně vysoké investice. High-tech parkovací stanice umísťují kola do několika pater, z nichž některá jsou v podzemí. V Münsteru byl postaven nový bike park. Kola jsou zde automaticky transportována výtahem do horního patra a zaparkována ve skladu.

Druh zařízení	Popis	Doporučení dle druhů jízdních kol	Doporučená doba parkování	Náklady na parkovací místo
Odemčený	Bicycle Rings	1 2		€ 25–50
	Stojan	1 2		€ 60–100
	Mobilní zařízení/Nezakotvený stojan	1 2		€ 100–150
	Stojan na přední kolo a rámový stojan	1 2 3		€ 100–180
	Kryté parkoviště s osvětlením	1 2 3		€ 1.000
Zamčený	Skříňka na zámek	2 3 4		€ 500–1.000
	Budka pro jízdní kola (samostatná budova nebo oplocená v prostoru)	2 3 4		€ 600–800
	Stanice pro jízdní kola (včetně zabezpečení a servisu)	3 4		€ 3.000–6.000
	Plně automatická parkovací garáž	3 4		€ 3.000–6.000

Zdroj: Gemeente Utrecht 2010, valokonzferenz schweiz 2008

Délka parkování: = Minuty, = Hodiny, = 1 den, = 2–3 dny

4 kategorie jízdních kol: **1** = Pod € 100, **2** = € 100–500, **3** = € 500–1.500 a **4** = Více než € 1.500

3. Plánování parkovacích míst pro jízdní kola

K tomu, aby byla parkoviště cyklisty využívána, musí být umístěna tam, kde je největší poptávka po parkovacích místech. Základem plánování je vzít v úvahu nejdůležitější dopravní trasy a destinace v oblasti kolem města či obce. Jedná se především o rezidenční místa, místa výkonu zaměstnání, vzdělávací centra, veřejné železniční stanice a autobusové zastávky, nákupní centra a rekreační destinace.

Na rozdíl od plánování vycházejícího z potřeb, parkování jízdních kol může být poskytováno také na základě nabídkového určení. Zřízení parkoviště by například mohlo poskytnout podnět k využívání kol pro cestování tam, kde byla dříve používána jen zřídkka. Kromě toho parkoviště slouží ke zvýšení viditelnosti dopravní cesty, protože plně vyplněný prostor s jízdními koly snižuje viditelnost mnohem méně, než parkoviště plné aut.

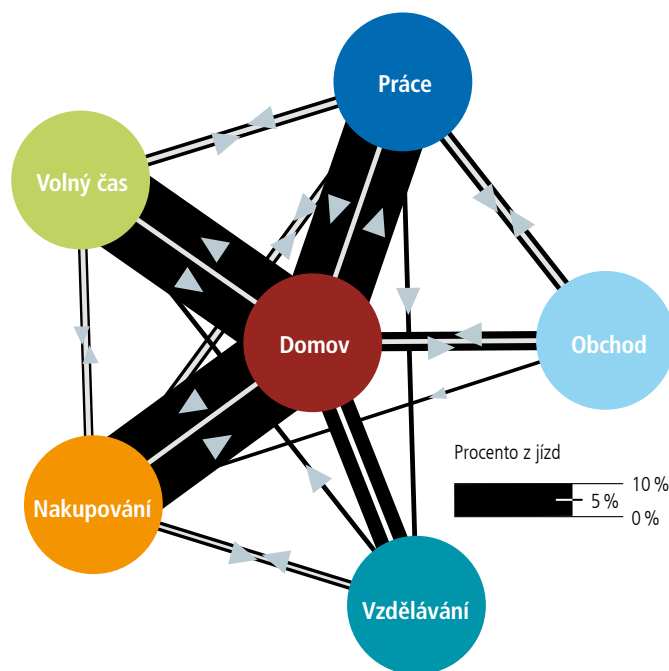
3.1 Parkování kola doma

Vlastní bydlení je nejdůležitější počáteční bod a cíl cesty. 80 % všech cest začíná a končí doma. Podpora cyklistiky proto začíná zde. Profesionální parkovací zařízení by neměla chybět. Kola by měla být zabezpečena a chráněna a parkování by mělo být snadno přístupné, nejlépe v blízkosti vchodu nebo ve dvoře. Těžkopádné výlety do suterénu brání každodennímu používání kola.

Požadavky na parkování jízdních kol v obytných oblastech jsou velmi závislé na strukturách osídlení. V oblastech s nízkou hustotou obyvatelstva je dostatek volného prostoru pro vytvoření parkovacích míst pro kola. V hustě osídlených oblastech je boj o volné prostranství obtížný, cena pozemku je odpovídajícím způsobem vysoká, a hledání vhodných prostor pro parkoviště jízdních kol je mnohem složitější.

Propojení jízd v každodenním cestování

Zdroj: Ueberschaer M. M; Jaeger; G (1991)



Otevřená konstrukce (1–2 rodinné domy)

V obytných oblastech s nižší hustotou má otevřená konstrukce dobrý potenciál pro parkování jízdních kol. Kola je možné zaparkovat v halách, garážích nebo na pozemku. Aby se kvalitata parkoviště zlepšila pro majitele soukromých bytů, měla by být řešena např. pomocí konkrétních informací pro tuto cílovou skupinu.



Obytné plochy (bytové domy, sídliště)

V rozsáhleji zastavených obytných oblastech by prostory pro jízdní kola nebo kryté a uzamykatelné cyklistické parkování měly být postaveny venku. Je vhodné postavit několik malých decentralizovaných jednotek s 10 nebo 20 parkovacími místy. Tím se zkracuje vzdálenost mezi předními dveřmi a parkovištěm a také je zajištěno, že jen malý počet lidí sem má přístup, což minimalizuje riziko krádeže a vandalismu. Stojany na kola musí být k dispozici na parkovišti k zajištění řádného parkování.

Ve velkých obytných oblastech může být část garáží a venkovních prostor použita také třeba jako místnosti pro kola. Parkoviště pro kola lze postavit společně s parkováním pro auta. Kromě toho by parkoviště pro kola mohlo být postaveno v přízemí velkých obytných prostor, které nejsou běžně využívány.

Aby se situace parkování kol v obytných zónách zlepšila, měla by být podporována spolupráce mezi bytovými družstvy a správou majetku.



Historické budovy a bloky

Zvláště obtížná je výstavba parkovacích míst pro kola v oblastech s hustým osídlením ve starých městských částech. V mnoha historických čtvrtích je velmi málo volného prostoru. V tom případě mohou být stojany na kola postaveny v předzahrádkách nebo lze pro ušetření místa vybudovat závěsy pro kola. Pokud je v domě dvorek (přístupný po příjezdové cestě), pak lze parkování realizovat zde.

V centru města je také potřeba vzít v úvahu chodce. Poutliční zařízení, značení, výkladní skříně, venkovní restaurace – veškerá poptávka směřuje do omezeného prostoru. V těchto hustě obydlených oblastech s několika místy pro jízdní kola by mělo být zváženo přerozdělení pozemků, například od parkovišť pro auta k parkovištím pro jízdní kola.



3.2 Parkování kola v práci a ve školských zařízeních

I pro zaměstnavatele je výhodné, když jeho zaměstnanci využívají pro cestu do práce kolo. Vysoký podíl užívání kola pro cestu do práce sníží dny strávené na nemocenské stejně jako náklady na parkování. Kromě toho na oficiální služební cesty se také může jezdit na kole. Parkoviště jsou proto nezbytná.

Vzhledem k tomu, že jsou kola v práci nebo ve škole zaparkovaná na delší dobu, neměly by chybět oblasti, které jsou chráněné a poskytují bezpečné uzamčení. Parkoviště by měla být umístěna u vchodu. Mimo to jsou v ideálním případě nainstalovány dobíjecí stanice pro elektrická kola.

Nejlepší alternativou pro zaměstnance je soukromé parkoviště, které není obecně dostupné. Zejména v odvětvích, kde je hodně využíváno MHD, by měla být postavena samostatná parkoviště pro zákazníky a pro zaměstnance.



3.3 Parkování kol v nákupních centrech

Dobré prostory pro parkování jízdních kol jsou v zájmu zákazníků i obchodníků. Blízká vzdálenost do místních podniků, které nabízejí zboží denní potřeby, umožňuje dostat se do nich rychle a snadno na kole. Cyklisté navštěvují obchody častěji a přitom kupují menší množství zboží, které lze převážet na kole. Také se pohybují tiše a potřebují jen málo místa k zaparkování. Stávají se tak pro maloobchodníky atraktivními zákazníky.

Kromě toho, dobré možnosti parkování pomáhají řešit „anarchické parkování“ před vchody a výlohami obchodů.

Nicméně dobrá parkovací místa u nákupních center nejsou příliš častá. Jen málo firem má dobré zázemí pro kvalitní parkoviště. Často jsou jen minimální požadavky splněny tím, že se postaví držáky předního kola. Dokonce i ta nákupní centra, spotřebitelská nebo specializovaná střediska, které jsou potenciálně dostupná pro cyklisty díky svému umístění, málokdy nabízejí dobré parkování.



3.4 Parkování kol u zastávek MHD

– Bike + Ride

Aby se dala plně využít síť veřejné dopravy, měla by být cyklistická a veřejná doprava úzce spojena. Na jedné straně se oblast autobusových zastávek rozšiřuje o prostor pro jízdní kola jako „krmítka“ pro veřejnou dopravu. Na druhou stranu veřejná doprava zvyšuje dostupnost pro cyklisty. Podpora intermodálních dopravních metod je užitečná, ale musí vždy zlepšovat rozhraní mezi jednou a druhou. Přechod z jednoho druhu dopravy na jiný musí být snadný, pohodlný a rychlý.

Pokud jde o kombinace kol s veřejnou dopravou, znamená to, že parkoviště pro kola by měla být k dispozici na každé autobusové zastávce a nádraží. Vzhledem k dlouhé nepřítomnosti majitele kola by měla být parkovací zařízení na železničních stanicích chráněna před krádežemi tím, že by parkoviště byla hlídána a obsahovala zamykací zařízení. Chráněná, uzamykatelná zařízení (např. skříňky se zámkem na kola a garáže) jsou velmi důležitá. Nejlepší by byla kombinace s dalšími službami (úložné skříňky, stanice s možností dofouknutí kola). Garáže na jízdní kola i stanice kombinují tyto služby v jednom.

Parkování v nákupních centrech by mělo být u vchodu, v přízemí, snadno dostupné a dobře osvětlené a viditelné. Vzhledem k tomu, že jízdní kolo bude naloženo nákupem, musí být zaparkováno bezpečně a stabilně. Také by zde měl být dostatek prostoru pro příslušenství, jako jsou sedadla pro děti nebo přípojné vozíky. Vzhledem k tomu, že kola jsou zaparkována před nákupními centry pouze krátkou dobu otevřené parkoviště, zcela postačí.

Pro dočasné podnikatelské činnosti (např. otevřená neděle, týdenní výprodej a veletrhy), ve kterých je dočasně zaznamenáván růst zákazníků, by měla být postavena mobilní parkoviště. Ta nejsou pevně ukotvena v zemi, a tak mohou být rychle demontována.



3.5 Parkování kola jako parkování aut – Park + Bike

Parkování + stojany na kola jako kombinace kol a motorizované dopravy (MD), v níž poslední úsek dojíždění „poslední kilometr“ je ta část, na kterou se vztahuje jízda na kole. Tento systém je zvláště atraktivní, protože dopravním zácpám způsobeným hledáním parkovacích míst v místech určení může být zabráněno a jízdní kola zajišťují flexibilitu.

Aby mohlo dojít k propojení využití kol a motorizované dopravy, musí být buď vlastní kolo přepravováno ve vozidle (např. skládací kola), nebo musí být umístěno na parkovišti. Zde jsou velmi důležité kryté a uzamykatelné parkovací protory, protože kola jsou na těchto parkovištích odstavena na dlouhou dobu.

Systémy „zaparkuj a jeď na kole“ mohou být začleněny do příslušenství „zaparkuj a jeď“ (tzv. P+R - přechod z auta do veřejné dopravy), nebo mohou být postaveny jako samostatná, malá zařízení.



3.6 Parkování v rekreačních oblastech

Jízdní kola jako druh dopravy do rekreačních oblastí ve městech jsou často podceňována. Aby bylo podpořeno využívání jízdních kol, parkoviště by měla být postavena u všech sportovišť, parků a u kulturních a turistických lokalit. Expanzivní veřejná prostranství jako jsou parky a náměstí poskytují dostatek volného místa, aby bylo možné vytvořit parkovací místa pro kola. U sportovních zařízení je možné parkování instalovat u vchodu.

Pro ty budovy, které jsou vyhlášeny chráněnými památkami (např. hrady, zámky, historická centra měst) nabízejí řešení mobilní parkovací zařízení. Nejsou ukotveny v zemi a obvykle nevyžadují stavební povolení. Protože mohou být kdykoliv snadno demontována, mobilní držáky na kola jsou atraktivní řešení v městských citlivých oblastech.

Mobilní jednotky jsou rovněž vhodné pro nárazové zábavní akce (např. sportovní akce, koncerty, festivaly a). Protože tyto události také vedou k přetížení dopravy kvůli vzniku velkého množství krátkodobých návštěvníků, má smysl na těchto akcích podporovat cyklistiku jako alternativní způsob dopravy. Kombinace parkoviště pro jízdní kola s službou, bezpečností, značením a zacíleným marketingem může být řešením a již se osvědčila na některých velkých akcích.

4. Stanovení parkovacích potřeb

Po předchozích kapitolách, kde bylo popsáno vysoce kvalitní parkování pro jízdní kola (viz kapitola 2) a diskutováno, kde by tyto prostory parkování jízdních kol mohly být umístěny (kapitola 3), nyní vyřešíme otázku počtu míst pro parkování jízdních kol, který by měl být zaveden v obci.

4.1 Metody posouzení potřeb

Paušální posouzení pozorováním:

Obecný referenční bod na potřebu parkovacích míst vychází z pozorování „anarchického nebo náhodného parkování“ a krádeží kol. V místech, kde je mnoho kol zaparkovaných náhodně, je evidentní potřeba více parkovacích míst. Dostupné údaje a zkušenosti s ohledem na registrovanou míru krádeží kol mohou také předurčit potřebu nových parkovacích zařízení v dané lokalitě. Čím vyšší je počet krádeží, tím větší je potřeba jednat.

Sčítání dopravy:

Další variantou hodnocení parkovišť pro jízdní kola je provést dopravní součet. V tomto případě se počítá doprava v každém místě počátku cesty a v každém cílovém bodě (např. na autobusových zastávkách veřejné dopravy). Započítávají se parkoviště pro jízdní kola, počet zaparkovaných kol a počet nahodile zaparkovaných kol. Rozdíl mezi počtem zaparkovaných kol a počtem parkovacích míst poskytuje informace o tom, kde a jak vysoká je poptávka.

Předpovědi na základě strukturálních údajů:

Požadovaný počet parkovišť pro jízdní kola je možno vypočítat selektivně. Základem pro výpočet je počet lidí, kteří cestují do místa určení (domů, do práce atd.). S přihlédnutím k procentu provozu může být vytvořena prognóza o počtu cyklistů a prognóza prostor parkování jízdních kol v oblasti.

Pro výpočet specifické potřeby jsou faktory měření přiřazeny do jednotlivých míst určení. Jedním je například standard, že parkoviště pro kola musí být poskytnuto pro každé



páté pracovní místo. Pokud je známo, kolik pracovních míst je na jakém místě v obci zprostředkováno, může být počet požadovaných parkovacích míst odvozen. Dá se pokračovat analogicky s ostatními strukturálními daty (hustota obyvatelstva, počet návštěvníků v rekreačních zařízeních, cestující ve veřejné dopravě, zákazníci nákupního centra). Hodnoty pro výpočet parkovacích míst lze nalézt v následující tabulce. Zde je třeba rozlišovat dvě sady hodnot: paušální hodnoty (tj. 5 míst na autobusové zastávce) a relativní zásady (tj. 1 místo na 2 návštěvníky). Pro místa, ve kterých je těžké odhadnout počet návštěvníků, mohou být zahrnuty rozměry budovy (např. prodejní plocha v m²).

Obecně je třeba poznamenat, že jakékoliv analýzy potřeb tvoří hodnocení současné existující potřeby. Výstavba nového parkoviště je pobídkou k přechodu k užívání kol v budoucnu by toto tedy mohlo vést k nárůstu potřeby parkování (nabídkově orientované plánování). Proto by mělo být parkování plánováno tak, aby bylo možné jej rozšířit.

4.2 Pravidla pro posuzování parkovacích potřeb

Na národní úrovni existují různé pokyny nebo pravidla pro výpočet parkovacích potřeb určité cílové skupiny. Tyto podmínky se vztahují na nové budovy nebo rozsáhlé rekonstrukce. Hodnoty zde uvedené jsou založeny na švýcarských pokynech.

Rezidenční oblasti	
Rezidenti	1 parkovací místo na místnost
Pracovní oblasti	
Zaměstnanci (služby, obchod, průmysl)	1 parkovací místo na 5 pracovních míst
Návštěvníci (společnost s větším množstvím zákazníků)	1 parkovací místo na 5 pracovních míst
Návštěvníci (společnost s menším množstvím zákazníků/ návštěvníků)	1 parkovací místo na 20 pracovních míst
Vzdělání	
Základní školy	1 parkovací místo na 3 – 10 žáků
Střední a vyšší stupeň	1 parkovací místo na 1-2 žáky
Vysoké školy a odborné školy	1 parkovací místo na 2-3 studenty
Nakupování	
Potravinářské obchody	1 parkovací místo na 30-50 m ² prodejního prostoru
Další obchody	1 parkovací místo na 100-200 m ² prodejního prostoru
Nákupní centra	1 parkovací místo na 100 m ² prodejního prostoru
Zastávky MHD	
Vlakové stanice, autobusové a tramvajové konečné stanice	1 parkovací místo na 3-10 cestujících
Tramvajové a autobusové zastávky	5 parkovacích míst na zastávku
Park + Ride (Zaparkuj a jed')	1 parkovací místo na 20 parkovacích míst pro auta
Restaurace a hotely	
Restaurace	1 parkovací místo na 5 míst k sezení
Hotely	1 parkovací místo na 10 postelí
Ubytovny a hostely	1 parkovací místo na 5 postelí
Sportoviště	1 parkovací místo na 2 návštěvníky
Zábavní, sportovní a kulturní aktivity	
Knihovna	1 parkovací místo na 3 návštěvníky v době nejvyšší návštěvnosti
Diskotéky, taneční bary	1 parkovací místo na 2-3 zákazníky v době nejvyšší návštěvnosti
Rekreační centra, Posilovny, veřejné bazény	1 parkovací místo na 2 zákazníky v době nejvyšší návštěvnosti
Hřbitov	1 parkovací místo na 1000 m ²
Bazény, gymnázia	1 parkovací místo na 2-3 návštěvníky v době nejvyšší návštěvnosti
Kino	1 parkovací místo na 2-3 sedadla
Kostel	1 parkovací místo na 20 sedadel
Muzea, Výstavy	1 parkovací místo na 100 m ²
Stadión	1 parkovací místo na 10 sedadel
Divadlo	1 parkovací na 10 sedadel
Zoo	1 parkovací místo na 1000 m ²

BUNDESAMT FÜR STRASSEN / VELOKONFERENZ SCHWEIZ (2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern, Biel.

Projektový koordinátor:

Province of Ferrara, Italy

bicytur@provincia.fe.it



Partneři projektu:

Province of Ravenna, Italy, smelchiorri@mail.provincia.ra.it

DISTART, University of Bologna, Italy, joerg.schweizer@unibo.it

Kosice Self-governing Region, Slovakia, jozef.sulak@arr.sk; tourism@vucke.sk

Local Government Budaörs, Hungary, mmiklos@t-online.hu

Regional Development Centre Koper, Slovenia, info@rrc-kp.si

FGM-AMOR Austrian Mobility Research, Austria, wrighton@fgm.at

BICYCLE Development Project Bicycle Club, Austria, martin.holzer@bicycle.at

Municipality of Velenje, Slovenia, spela.seliga@velenje.si

European Development Agency, Czech Republic, martin.rejmis@eracr.cz

Europa Programme Centre, Germany, l.hrytsyshyn@epc-thuringen.de



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

A large, light red silhouette of a person riding a bicycle is positioned in the background of the bottom section of the page.

www.bicy.it