BIKE AND RIDE – PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY S VHD

6

Klíčová slova: bike and ride (B+R), cyklodoprava, integrace, veřejná doprava

Popis opatření:

Bike and Ride (B+R), neboli „Přijeď na kole a pokračuj veřejnou dopravou“, podporuje udržitelnou mobilitu propojením cyklistické a veřejné dopravy. Cestující dojedou na zastávku či nádraží, bezpečně odloží kolo a pokračují hromadnou dopravou. Tato kombinace může zkrátit cestovní dobu a snížit náklady, zejména při pravidelném dojíždění do zaměstnání a škol.

Hlavní výhodou B+R je rozšíření dostupnosti veřejné dopravy i z míst, odkud by cesta pěšky na zastávku byla příliš dlouhá. Oproti cestě autem může omezit problémy s parkováním v cíli a zdržení v dopravních zácpách. Jeho atraktivita však závisí na bezpečné cyklistické trase, spolehlivém uložení kola a kvalitě navazujících spojů.

Infrastruktura B+R se obvykle buduje u nádraží, stanic metra a přestupních terminálů. Zahrnuje stojany umožňující uzamknout rám kola, zastřešená stání, zabezpečené kolárny či uzamykatelné boxy. V místech s omezeným prostorem lze využít také automatizované parkovací věže. Rozsah a vybavení je vhodné přizpůsobit poptávce, délce parkování a místním podmínkám.

B+R může být součástí společného přestupního uzlu s parkovištěm P+R, který nabízí návaznost na veřejnou dopravu cyklistům i motoristům. Propojení se sdílenými koly navíc zpřístupňuje tuto kombinaci lidem bez vlastního kola a může usnadnit cestu od cílové zastávky do zaměstnání, školy či za službami.

Pro města a organizátory dopravy představuje B+R nástroj ke zvětšení spádového území zastávek a podpoře využívání stávajících spojů. Pokud nahrazuje cesty autem, může přispět také ke snížení emisí a nároků na automobilové parkování. Úspěšný rozvoj vyžaduje vhodné umístění, dostatečnou kapacitu, pravidelnou údržbu a průběžné vyhodnocování potřeb cestujících.



Obrázek 1: Přístřešek pro kola ve městě Szklarska Poręba (Polsko)

Zdroj: O. Šmíd

Kromě systému Bike and Ride (B+R) existují i další efektivní možnosti, jak lze tyto dvě formy dopravy kvalitně integrovat:

1. Doprava kol/e-kol a koloběžek/e-koloběžek v hromadné dopravě

+ Vlakové a tramvajové soupravy s kapacitou pro kola: Na některých linkách vlaků a tramvají je umožněno přepravovat kola, což cestujícím poskytuje flexibilitu v kombinaci cyklodopravy a veřejné dopravy. V některých evropských městech (např. ve Vídni nebo Amsterdamu) je kapacita pro kola pravidelně integrována do vozového parku.
+ Speciální přepravní vozy pro kola: Moderní autobusy nebo tramvaje mohou mít speciálně vyčleněné prostory pro jízdní kola, což umožňuje jejich bezproblémovou přepravu během cesty. Tento systém může být zaveden jak v městské, tak i příměstské dopravě. Na cyklisticky vytížených linkách jsou například na Šumavě často nasazovány autobusy s vleky pro přepravu kol.
+ Přeprava elektrických koloběžek v hromadné dopravě se v Česku řídí smluvními přepravními podmínkami jednotlivých dopravců a integrovaných dopravních systémů. Pravidla se liší podle toho, zda je koloběžka složená (považuje se za zavazadlo) nebo v rozloženém stavu (považuje se za jízdní kolo). Dále jednotliví dopravci rozlišují rozměry (např. Dopravní podnik Města Brna přepravuje zdarma

do rozměrů 90 x 60 x 40 cm). Přepravovat lze jen takové e-koloběžky, u kterých nehrozí únik kapalin nebo požár baterie.

2. Sdílené systémy kol

+ Systémy bikesharingu: Tyto systémy umožňují občanům a návštěvníkům měst půjčovat kola na krátkou dobu, což usnadňuje přechod mezi veřejnou dopravou a cyklistikou. Integrace těchto systémů s MHD je klíčová pro zajištění efektivního propojení, například prostřednictvím jednotných jízdních karet nebo aplikací pro plánování cest.
+ Parkovací stanice pro sdílená kola u stanic MHD: U zastávek veřejné dopravy lze vybudovat parkovací stanice pro sdílená kola, což umožní jednoduše přestoupit mezi různými formami dopravy a poskytnout cestujícím větší flexibilitu.

3. Integrované tarifní systémy

+ Jednotné jízdné pro kombinované cesty: Mnohá města zavádějí integrované tarifní systémy, které umožňují použít jedno jízdné pro více způsobů dopravy, například pro MHD a bikesharing. Cestující tak mohou používat veřejnou dopravu a sdílená kola bez nutnosti kupovat samostatné jízdenky.
+ Aplikace pro multimodální dopravu: Mobilní aplikace umožňují cestujícím naplánovat cestu kombinující kolo, veřejnou dopravu a další způsoby dopravy (např. chůzi, carsharing). Tyto aplikace mohou poskytovat nejen trasování, ale i doporučení na nejrychlejší, nejlevnější nebo ekologicky šetrnou kombinaci dopravy.

4. Kvalitní infrastruktura pro cyklisty u stanic MHD

+ Vysoce kvalitní cyklostezky vedoucí k zastávkám MHD: Zajištění bezpečných a pohodlných cyklostezek pro přístup k veřejné dopravě zvyšuje atraktivitu používání kola jako dopravního prostředku. Tato infrastruktura by měla být vhodně propojena s hlavními uzly MHD, jako jsou železniční stanice, terminály metra nebo autobusové nádraží.
+ Cyklostojany a uzamykatelné parkovací prostory: Veřejná doprava by měla být doplněna o vysoce bezpečné parkovací prostory pro kola – stojany nebo uzamykatelné boxy, které zaručí, že cyklisté mohou svá kola bezpečně odstavit a pokračovat v cestě veřejnou dopravou.

5. Kombinované dopravní služby pro poslední míli

+ Mikromobilita a její integrace do MHD: Kromě běžné cyklistiky se i služby jako elektrokoloběžky nebo elektrokola stávají součástí moderní městské dopravy. Jejich integrace s veřejnou dopravou, kde mohou být odstavena na specifických stanicích nebo parkovištích u MHD, nabízí rychlý a efektivní způsob přepravy na „poslední míli“ mezi stanicí a konečným cílem.

+ Cyklistické a carsharingové platformy: Města mohou podporovat sdílené cyklistické a automobilové systémy, které kombinují cyklistiku pro krátké vzdálenosti a veřejnou dopravu pro delší cesty. Integrační modely MaaS (Mobility as a Service) umožňují cestujícím snadno a efektivně přecházet mezi těmito způsoby dopravy.

6. Podpora infrastruktury pro dlouhodobý rozvoj cyklistiky

+ Cyklistické koridory mezi městskými oblastmi: Plánování cyklistických tras, které propojují městské oblasti s příměstskými oblastmi, umožňuje efektivní propojení cyklistiky s veřejnou dopravou. Tato infrastruktura může být kombinována s cyklistickými zastávkami na místech, kde je možné přestoupit na veřejnou dopravu.

Tato opatření poskytují komplexní přístup k integraci cyklistiky s veřejnou dopravou a přispívají k vytvoření udržitelného a efektivního dopravního systému. Pro městské dopravní podniky je zásadní investice do kvalitní infrastruktury, které usnadní přechod mezi cyklistikou a veřejnou dopravou a zároveň podpoří environmentálně šetrný způsob mobility.

Investor / provozovatel:

Investorem bývá především místní samospráva (město) či státní správa (v podobě státní organizace apod.) nebo dopravce. Pro investora vybudování parkování pro kola znamená náklady v podobě vykoupení pozemku, projektové přípravy včetně získání potřebných povolení, stavební náklady a následné náklady na samotný provoz a údržbu (servis). V Česku lze náklady na B+R financovat prostřednictvím rozpočtů obcí, měst či krajů, z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) či Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Geografické aspekty:

Vhodné u městských i regionálních přestupů, včetně menších obcí. Rozhoduje dostupnost stanice na kole, terén, bezpečnost tras, spádová oblast a kvalita VHD, nikoli pouze velikost sídla.

Inovační aspekty:

+ Automatické cyklověže "biketowers"
+ Kolárny v nových nebo vhodně upravených stávajících prostorách; posoudit přístup, zabezpečení, údržbu a náklady

+ Uzamykatelné cykloboxy; případné dobíjení elektrokol řešit jako samostatně navrženou službu
+ Podzemní velostanice a hlídaná úložiště
+ Provázání platby za uložení kola s jízdenkou veřejné dopravy
+ Monitoring, dobíjení elektrokol, hustilky a nářadí pro rychlé opravy
+ Aktuální informace o obsazenosti parkovacích míst pro kola

Ekonomické aspekty:

Investory B+R bývají nejčastěji města ve spolupráci s regiony za využití dotačních titulů. Primární motivací pro vybudování těchto zařízení je podpora aktivní mobility obyvatel, protože cyklodoprava je dle studií nejlepší formou přepravy na kratší vzdálenosti. Výhodou je, že veškeré formy parkování B+R mají nižší nároky na prostor než automobilová doprava, protože pozemky v blízkosti zastávek či nádraží je potřeba efektivně využívat. Při rozhodování municipalit je také zapotřebí porovnat různé technické možnosti cyklistický dům/cyklověž/kolárna/cyklobox z hlediska počtu uložených kol a finančních nákladů na samotný provoz. Také je třeba nutné myslet na návaznou cyklistickou infrastrukturu (cyklostezky a cyklotrasy, cykloobousměrky, zklidňování dopravy, nabíjecí stanice pro elektrokola apod.).

Hlavní dopady opatření:

+ efektivní využití prostoru (1 automobil X 10 jízdních kol)
+ aktivní mobilita lidí, pozitivní vliv na zdraví člověka
+ dobré řešení dopravy první a poslední míle
+ individuální automobilové dopravy
+ menší environmentální zátěž
+ podpora využívání veřejné hromadné dopravy

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Napojení a integrace do systému veřejné hromadné dopravy: B+R usnadňuje cestu na zastávku či nádraží z širšího okolí. Vyžaduje bezpečné cyklistické napojení, vhodně umístěné parkování kol a krátkou, přehlednou cestu k nástupišti. Využívání podporují také společné informace o spojích a možnost přístupu do úschovny prostřednictvím dopravní karty či aplikace.

Strategické plánování – plány udržitelné městské mobility: Rozvoj B+R je vhodné plánovat společně se sítí cyklistických tras, veřejnou dopravou a parkovací politikou. Plány mobility pomáhají určit prioritní lokality, potřebnou kapacitu, financování a odpovědnost za provoz. Součástí má být i vyhodnocování obsazenosti, bezpečnosti a přínosu pro dostupnost veřejné dopravy.

Zklidňování dopravy: Nižší rychlosti a omezení průjezdné automobilové dopravy v okolí zastávek vytvářejí bezpečnější podmínky pro příjezd na kole i pěší přestup. B+R tato opatření doplňuje nabídkou alternativy k cestě autem; pokud ji lidé využijí, může pomoci snížit dopravní zatížení a poptávku po parkování v cílových lokalitách.

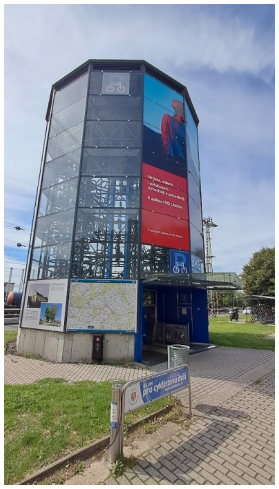
Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace v ČR:

V Česku se situace v posledních 30 letech postupně zlepšuje v závislosti na zvyšování atraktivity cyklodopravy nejen jako možnosti aktivního trávení volného času, ale i formy každodenní dopravy. Při zřizování opatření Bike and Ride je zapotřebí, aby se do něj zapojily obce, města, ale i krajské úřady a zástupci dopravců či dopravní infrastruktury. Kromě samotného budování parkovišť B+R je potřeba myslet i na příjezdovou cestu na zastávku či nádraží na kole, tedy cyklostezky a cyklotrasy a jejich vyznačení. Je potřeba počítat s tím, že uživatel chce svůj bicykl uložit v zastřešeném prostoru s co nejvyšším zabezpečením. V posledních letech si získávají oblibu tzv. cyklověže (biketowers). Od léta 2026 je nově 7 cyklověží ve Středočeském kraji integrováno do systému PID Lítačka a pakliže mají uživatelé dlouhodobě předplacené kupóny (měsíc a déle), tak mají uložení zcela zdarma.

Mezi možnosti podpory B+R však nepatří pouze biketowers, ale lze budovat například i uzamykatelné kolárny. Například v modernizované stanici Praha-Radotín byla vybudována kolárna spolu s cyklostojany. Kolárna zaujímá jednu část uzamykatelného prostoru o kapacitě 30 jízdních kol a nachází se zde i nabíjecí stanice pro elektrokola. V druhé neuzavíratelné části se nachází 20 míst. Středočeské město Čelákovice vybudovalo pro jízdní kola na nádraží parkovací věž a na zastávce Jiřina-město slouží cestujícím kolárna.

Že infrastruktura B+R může být propojena i se systémem P+R v méně nákladné verzi dokazuje například P+R Mirošovice, kde bylo současně vybudováno i 10 uzamykatelných cykloboxů. Nejvíce cykloboxů na jednom místě nalezneme před železniční stanicí v Bohumíně, kde nejsou cykloboxy pouze na dopravním uzlu, ale jsou i součástí oddechových míst nebo restauračních zařízení (viz obr.). Boxy zároveň mají funkci signalizovat, že jsou prázdné.



Obrázek 2: Biketower Lysá nad Labem

Zdroj: O. Šmíd



Obrázek 3: Cykloboxy na nádraží v Bohumíně

Zdroj: urbania.cz

Příklady dobré praxe:

Nizozemsko

Vlakové nádraží v Utrechtu v roce 2019 otevřelo parkoviště pro 12 500 kol, což z něj činí největší parkoviště pro kola na světě. Projekt byl realizován ve spolupráci Magistrátu města Utrecht, ProRail a NS (Dutch Rail), kdy bylo hlavním cílem zajistit atraktivní, bezpečné a efektivní parkování pro kola. Další místa budou budovat soukromí investoři. Kromě soukromých kol se zde počítá i se sdílenými koly, která jsou součástí veřejné dopravy. Dům je otevřen 24/7, vstup a uschování je umožněno na základě čipové karty MHD a na 24 hodin je parkování zdarma.



Obrázek 4: Parkovací dům pro kola na nádraží v Utrechtu

Zdroj:
https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein

Rakousko

Integrace mikromobilty a veřejné hromadné dopravy v rakouském Grazu patří k celoevropsky uváděným příkladům dobré praxe. Došlo zde k propojení tzv. mobilitních uzlů tím, že jednotlivé zastávky tramvají i autobusů jsou spojeny s dalšími formami dopravy na jednom místě. Na přestupních uzlech tak lze nalézt stojany na kola a sdílená kola. U hlavního nádraží se pak nachází veřejně přístupná krytá kolárna, ale i stanice pro kola přímo v budově nádraží se zabezpečeným krytým parkováním pro 275 kol i s půjčovnou a úložnými skříňkami.



Obrázek 5: Krytá kolárna u nádraží v Grazu

Zdroj: O. Šmíd

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Ukázka automatického ukládání kol – video
https://www.youtube.com/watch?v=bd_acqSi4Ls

Video o cyklistice v Utrechtu
https://www.youtube.com/watch?v=Db0R9dAyKh0

Video o parkování kol v Utrechtu
https://www.youtube.com/watch?v=5YCvuPWvdQQ

Použité zdroje a doporučená literatura:

Biketower (bez data). *Biketower*. [Webová stránka SYSTEMATICA S.R.O. Navštíveno 30. 8. 2026.] https://www.biketower.cz/.
Dodavatelský zdroj; doplňující informace o technologii.

Brůhová – Foltýnová, H. (2009): *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN: 978-80-246-1610-0.

Středočeský kraj (2024). *Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030*. Dostupné z: https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-verejne-mobility/koncepce-rozvoje-cyklistiky-ve-stredoceskem-kraji

Martínek, J. (2010): *Cyklistická doprovodná infrastruktura*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. ISBN: 978-80-86502-25-0

Městem NA Kole (2023). *Modernizovaná stanice Praha-Radotín má stojany i kolárnu*.
https://mestemnakole.cz/2023/12/zeleznicni-stanice-praha-radotin-ma-nove-6-stojanu-na-kola/.

Městem NA Kole (2024). *Srovnání: Přeprava kola v MHD v českých krajských městech*.
https://mestemnakole.cz/2024/07/srovnani-preprava-kola-v-mhd-v-ceskych-krajskych-mestech/.
Doplňující dobový přehled; aktuální pravidla ověřovat u dopravců.

TIM Graz (bez data). *tim-lastenrad*.
https://www.tim-oesterreich.at/graz/tim-lastenrad-2/.
Doplňující zdroj ke sdíleným nákladním kolům.

Gemeente Utrecht (bez data). *Bicycle parking Stationsplein*.
https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein.
Citováno 26. 9. 2026.

Pražská Integrovaná Doprava (2026, 7. července). *Ve středních Čechách nově zaplatí cestující cyklověže přes PID Lítačku, držitelé dlouhodobých kuponů mají úschovu zdarma*.
https://pid.cz/ve-strednich-cechach-nove-zaplati-cestujici-cykloveze-pres-pid-litacku-drzitele-dlouhodobych-kuponu-maji-uschovu-zdarma/.

Pražská Integrovaná Doprava (bez data a). *Cyklisté v PID*.
https://pid.cz/cykliste-v-pid/.
Citováno 26. 9. 2026.

Pražská Integrovaná Doprava (bez data b). *Sdílená kola*.
https://pid.cz/cykliste-v-pid/sdilena-kola/.
Citováno 26. 9. 2026.

Stadt Graz (bez data). *Radstation am Hauptbahnhof*.
https://www.graz.at/cms/beitrag/10116350/7760214/Radstation_am_Hauptbahnhof.html.
Citováno 26. 9. 2026.