

Pokyny Verze:

Verze: Listopad 2015

CYKLISTIKA – CENOVĚ DOSTUPNÁ OPATŘENÍ

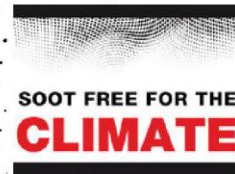


Cyklistika je na vzestupu. Evropská města jí již delší dobu věnují stále větší pozornost. Není to ovšem žádné překvapení, protože rostoucí podíl cyklistiky na dopravě přináší městům a městským částem, organizacím i jednotlivcům celou řadu výhod. Nejdůležitější příklady jsou, že cyklisté neprodukuje vůbec žádné škodlivé emise a že opatření k propagaci cyklistiky jsou v porovnání s jinými druhy dopravy vysoce úspěšná a cenově dostupná.

Cyklistika prospívá zdraví, je flexibilní, levná a neprodukuje vůbec žádné emise. Nejsou s ní spojeny žádné vnější náklady a snižuje průměrné náklady společnosti, které je nutno hradit ze zdravotního pojištění. Cyklistika přináší městům a městským částem, společnosti i jednotlivcům řadu výhod se synergickým efektem.

Pro rozpočty měst a městských částí má cyklistika výraznou a zřejmou výhodu, protože v případě kvalitního plánování je infrastruktura pro ni velmi levná. Tato studie uvádí mnoho

důležitých hledisek, jak radnice měst a městských částí mohou cyklistiku propagovat, přičemž se především zaměřuje na cenově dostupná opatření. Kromě opatření v oblasti infrastruktury se tato studie věnuje i potenciálním službám, komunikačním nástrojům, kampaním a organizačním i regulačním opatřením, která město může realizovat.



Cyklistika je relativně levná – s rozpočtem nižším než 10 eur na osobu a rok dosáhlo mnoho evropských měst významných zlepšení podmínek pro cyklistiku (např. Vídeň, Berlín a mnoho dalších). Mnohá nizozemská a dánská města investují více než 20 eur na osobu a rok, díky čemuž se ocitla na špičce mezi cyklistickými městy – celkový podíl cyklistiky na dopravě je v nich výrazně vyšší než 20 %. V porovnání s rozpočtem na jiné dopravní prostředky jde stále o nízkou částku, která však v přístupu k cyklistice může změnit svět.

Lyon

Lyon je jedním z francouzských měst, která se v poslední době výrazně věnují podpoře cyklistiky. Nejde o tradiční cyklistické město, a tak muselo začít výraznými kroky. Mezi lety 2004 a 2009 vzrostl počet cyklistických tras ve městě o 33 %. V roce 2014 toto číslo dosáhlo dokonce 60 %. A mezi roky 2014 a 2020 se plánuje další 75% nárůst. V 2005 město navíc představilo inovativní program sdílení jízdních kol s názvem Vélo'v.

Infrastruktura

Pravděpodobně nejdůležitější podmínka, kterou je nutno splnit, aby se lidé mohli věnovat cyklistice, je poskytnutí prostoru. Slovo infrastruktura má vždy nádech vysokých nákladů, takže je nutno konstatovat dvě věci. Za prvé – infrastruktura pro cyklistiku je relativně cenově dostupná, především uvažíme-li náklady na její údržbu. Za druhé – existují i dražší příklady infrastruktury pro cyklistiku, ale město má na výběr více způsobů propagace cyklistiky, které jsou „šetrné k rozpočtu“.

Uved'me několik příkladů:

- Zavedení barevných pruhů pro cyklisty na hlavních ulicích jasně zvýrazňuje účel jejich používání.
- Systémy značení pomáhají cyklistům v orientaci.
- Rozšiřte sdílené zóny a pěší zóny a otevřete je pro cyklisty.
- Rozšiřte rezidenční oblasti se sníženým omezením rychlosti.
- Otevření jednosměrných ulic pro cyklisty rozšiřuje síť cyklotras a zkracuje cyklistům cestu.
- Proč se nepřizpůsobit místním potřebám? Před začátkem vyučování a po jeho skončení zaveďte okolo školních budov zákaz vjezdu.
- Je-li cílem propagace cyklistiky v určité oblasti bez změny infrastruktury, je řešením prosté snížení omezení rychlosti pro motorová vozidla.

Velmi důležitou součástí infrastruktury představují zařízení pro zaparkování jízdních kol. Slouží k přehlednému uspořádání zaparkovaných jízdních kol a poskytují cyklistům bezpečné místo, kde mohou svoje kola uzamknout.

Města potřebují rozlišovat krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé parkování. Různé požadavky na parkování vyžadují různé typy infrastruktury. Například z hlediska krátkodobého parkování plně dostačují jednoduché „stojany“. Náklady na ně jsou navíc velmi nízké. „Boxy“ pro dlouhodobé parkování mívají požadavky na vyšší úroveň, a proto bývají nákladnější. Nicméně některá města na železničních stanicích šla nad tyto možnosti a vybuodovala velké parkovací budovy pro jízdní



kola. Příkladem je „Radstation“ (stanice pro jízdní kola) v německém Münsteru.

Služby

Pro radnici města nebo a městské části je z hlediska propagace cyklistiky nejdůležitější, aby pro tento úkol měla dostatek pracovníků. Otázkou je: Máte dostatek člověkohodin, které této problematice můžete věnovat?

Tyto zdroje samozřejmě vyžadují finanční prostředky rozpočtu města a do jisté míry lze cyklistiku propagovat i bez nutnosti zapojení dalších pracovních sil – odpovědnost lze předat některému ze stávajících pracovníků. Nicméně bez dostatečného množství člověkohodin na úřadu dané městské části nemusí být možné efektivně a účinně realizovat nezbytná opatření, jako je vytvoření sítí cyklistických tras.

Copenhagen

Perhaps Europe's biking capital, with a long lasting history of high modal split, a strong public support for and courageous infrastructural plans in support of cycling. The city has a dense system of biking lanes and streets and even 'highways'. The support goes even so far, that the city hands out chocolate to bikers that drive carefully.

Přizvěte k procesu plánování městské části zainteresované strany. Tak lze nejlépe využít znalost místa a zvýšit kvalitu plánování. Také se tímto způsobem zvýší povědomí veřejnosti o projektu a podpoří se její souhlas s ním.

Bezpečnost a zabezpečení

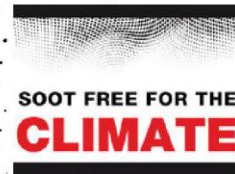
Cyklisté se chtějí cítit bezpečně nejen během jízdy na kole, ale i v době, kdy kola zaparkují. Krádeže kol či vandalismus mohou mít vážný dopad na to, jak lidé vnímají kvalitu cyklistiky ve městě. Dva příklady toho, co město může udělat, jsou: Nainstalujte dostatečné množství bezpečných zařízení pro parkování na nejfrekventovanějších místech a vytvořte registr jízdních kol, aby se usnadnila identifikace zcizených jízdních kol. A samozřejmě je důležité i zvýšit obecné povědomí o problému prostřednictvím zvýrazněných informací a komunikačních opatření (viz níže).

Využívání různých dopravních prostředků

Valná většina cest po městě je kratší než pět kilometrů. Přesto se ovšem ve valné většině k těmto cestám používá auto, i když jde o ideální příležitost pro použití jízdního kola. Na druhé straně dobrý způsob, jak zajistit, aby se jízdní kola používala i na delších cestách, je zvážení principu „vícedruhové“ dopravy. Jízda na kole je obzvláště vhodná při krátkých a středně dlouhých cestách, v kombinaci s veřejnou dopravou mohou jízdní kola představovat i alternativu k jízdě autem na delších cestách.

Informace a komunikace

Města investující do cyklistiky by měla zajistit kvalitní komunikaci o svých plánech a zvýšení obecného povědomí o nich. Následující dva příklady představují způsoby, jak toho lze dosáhnout s relativně nízkými náklady:



- Radnice města nebo městské části by měla jít příkladem.
- Podporujte nebo organizujte cyklistické akce, např. hromadné cyklojízdy městem.
- Organizujte cyklistické výstavy a veletrhy.
- Organizujte cyklistické výlety/vyjíždky s průvodcem.

Kodaň

Jde nejspíš o hlavní cyklistické město Evropy, pro které je typický vysoký podíl cyklistiky na dopravě, silná podpora cyklistiky ze strany veřejnosti a odvážné plány ohledně infrastruktury. Ve městě je hustý systém pruhů pro cyklisty, ulic pro ně, a dokonce i cyklistických „dálnic“. Podpora se rozšiřuje dokonce až k rozdávání čokolády cyklistům, kteří jezdí opatrně.

Regulační opatření

Radnice měst a městských částí mohou propagovat cyklistiku pomocí několika různých regulačních opatření. Nevládní neziskové organizace podporují integrované územní plánování a vyžadují jeho zavedení. Zde doporučujeme zařazení cílů pro cyklistiku do veškerých procesů územního plánování. Například nové územní rozhodnutí by mohlo být vydáno pouze v případě, že by obsahovalo ustanovení o zřízení parkovacího zařízení pro jízdní kola a o připojení projektu na systém cyklistických tras.

Cyklistika by měla být i součástí, případně prioritou, správy mobility, a to i ve školách a společnostech.

Zásady ohledně cyklistiky by měly hrát roli i v dalších regulačních procesech. Tento přístup vyžaduje komunikaci mezi jednotlivými odbory a odděleními. Nevyžaduje však příliš vysoké investice – šetří rozpočtové prostředky.

Znečištění ovzduší a zdraví

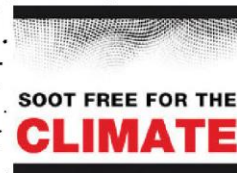
V roce 2011 zemřelo v EU předčasně, z důvodu znečištění ovzduší, téměř 450 000 lidí. To znamená, že znečištění ovzduší je hlavní příčinou zkrácení lidských životů ze všech příčin spojených se znečištěním životního prostředí. Důsledkem jsou zdravotní problémy, na které musí společnost každoročně vynakládat odhadem 330–940 miliard eur. Přes 90 % obyvatel měst v EU je vystaveno vyšším koncentracím, než jsou limitní hodnoty, které doporučuje Světová zdravotnická organizace (WHO, World Health Organisation). K nejdůležitějším znečišťujícím látkám patří černý uhlík, který je součástí pevných prachových částic, oxid dusičitý (NO₂) a ozón (O₃).

Přemýšlejte

dlouhodobě

Propagace cyklistiky přináší viditelné výsledky v horizontu několika let. Nicméně změna poměru využívání dopravních prostředků ve prospěch jízdních kol vyžaduje i změnu chování. Jde o dlouhodobou záležitost, ale přínosy jsou obrovské. Město musí být připraveno investovat do cyklistiky nejen v krátkodobém horizontu, ale i s výhledem do budoucna. Proto jsou následující body z hlediska úspěšné a udržitelné propagace cyklistiky nanejvýš důležité:

- Nezávislé a dlouhodobé rozpočtové závazky zaměřené na cyklistiku.
- Zahrnutí cyklistiky do zásadních přístupů úřadu města či městské části.
- Dlouhodobé cíle a řízení kvality.
- Využívání různých zdrojů pro financování cyklistiky. EU také věnuje propagaci cyklistiky stále větší pozornost.



KONTAKT

Radnice měst a městských částí, které mají zájem o další informace, nás mohou kontaktovat:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND) e.V. | Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefon: + 49 30 275 86-484
E-mail: arne.fellermann@bund.net

O NÁS

Clean Air je projekt devíti evropských organizací zaměřujících se na ochranu životního prostředí a bojuje za čistý vzduch v evropských městech. Navzdory stávajícímu právnímu rámci a právům občanů na čistý vzduch představuje v mnoha městech problém překračování limitů znečištění ovzduší. Znečištění ovzduší ohrožuje zdraví, životní prostředí a klima. Je čas něco udělat!

www.cleanair-europe.org

V roce 2009 byla zahájena přidružená kampaň “Bez sazí pro klima”, jejímž cílem je snížení emisí sazí z dieselových motorů, které urychlují změnu klimatu a představují hrozbu pro veřejné zdraví. K dnešnímu dni se ke kampani přidalo dvanáct nevládních neziskových organizací.

www.sootfreeclimate.org

partneři projektu



project coordination