

## PŘÍLOHA 2: CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY Z POHLEDU PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Jízda na kole je efektivním způsobem využití drahého a velmi vzácného prostoru v městských oblastech, a navíc jde o zdravý, čistý a levný způsob. Potenciál cyklistické dopravy je skutečně obrovský, vždyť téměř polovina všech cest, které ve městech připadají na automobilovou dopravu, je kratších než 5 km

Evropská komise představila řadu doporučení, která mohou přispět k podstatnému navýšení podílu cyklo dopravy ve městech, společně s již existujícími aktivitami na podporu cyklistické a pěší dopravy. Hned první doporučení míří k podpoře měst v realizaci plánů udržitelné městské mobility, které by měly řešit i otázku cyklistické a pěší dopravy - zdroj: [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en).

Tato kapitola přináší tak zcela nový pohled na cyklistickou dopravu. Poslední evropské trendy ukazují, že by se neměla řešit izolovaně, ale integrovaně spolu s dalšími druhy dopravy. Rovněž by se neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské mobility celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v řadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, či propojení cyklistické a veřejné dopravy.

Tato kapitola tak nabízí obcím, městům a svazkům obcím návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

Důležitou úlohou strategického plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možnostech.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svojí funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je zkrácení cestovní doby všech uživatelů. Město a celý region bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

Klíčové je zaměřit pozornost na celkové dopravní plánování města a regionu. Cyklistika může totiž účinně fungovat pouze v jeho rámci. Strategie na podporu cyklistiky by měla být vytvořena v rámci celkové dopravní politiky a v této politice být pevně ukotvena. Doprava se totiž ve velké míře podepisuje na podobě města, stojí v základech městské ekonomiky a může mít velmi negativní dopad na kvalitu života ve městě. Doprava může způsobovat problémy bezpečnosti v ulicích, obtěžovat hlukem, znečišťovat ovzduší a v případě automobilové dopravy dokonce působit díky dopravním zácpám zdržení a ztrátu času. Města vznikla na základech dopravního systému, zároveň se ale dopravní systém a dopravní síť přizpůsobily městu. Jelikož je doprava klíčovou otázkou každodenního života ve městě, jsou tedy i cíle a efekty dopravního plánování klíčovými otázkami městského života.

Integrovaný plán dopravy ve městě se skládá z celkové vize o podobě zamýšleného budoucího systému dopravy ve městě, sady cílů, kterých je potřeba dosáhnout a seznamu možných opatření, ať již fyzických (jako je infrastruktura) nebo organizačních (zpoplatnění,

regulace, propagace, atd.), pomocí kterých by měly být žádoucí cíle dosaženy. Konkrétní dlouhodobé cíle dopravního plánování ve městě, které by měly být ve strategii popsány, zahrnují:

- Strategickou vizi města/regionu a podoby jeho dopravního systému.
- Strategické a specifické cíle dopravy ve městě/regionu a jednotlivé způsoby dopravy.
- Přehled fyzických i organizačních opatření vedoucích k dosažení cílů.

Vize, cíle a opatření strategie musí být navzájem propojeny. Ačkoli jsou to právě opatření, která mají největší praktický dopad, vize a cíle jsou důležité pro vytvoření strategie, která umožňuje zvolit pro kýžený efekt nejlepší opatření. Cíle a opatření stojí v základech strategie, jak naplnit žádoucí vizi.

Pro města a obce je pak připraven seznam kontrolních otázek, které jim mají pomoci s pochopením dané problematiky:

### **1. Je do procesu SUMP zahrnuta mezioborovost?**

Aby byly SUMPy úspěšné, musí zahrnovat nejen otázky mobility a dopravní infrastruktury, ale musí se zohledňovat také širší společenské, environmentální a ekonomické aspekty a mít opravdu silný participativní charakter za spoluúčasti nejrůznějších partnerů, místních obyvatel a významných zájmových skupin. O tom sice teorie hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury.

### **2. Jak silná je politická vůle ke změnám**

Hnacím motorem úspěšného SUMP je politická vůle příslušných rozhodovacích orgánů. Praxe ukazuje, že ve městech je pouze minimum politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu. Většina z nás ví, že auto potřebujeme k našemu životu, ale na druhé straně víme, že je jich někdy přespříliš...

### **3. Je stanovena ambiciózní vize pro budoucí udržitelnou mobilitu?**

V Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. Vize se může stát efektivním marketingovým nástrojem pro inovativní opatření v oblasti dopravy a mobility. Je-li vize správně formulovaná, může mít pozitivní vliv na ekonomický růst a zaměstnanost. Také může městům pomoci k dosažení vytčených konkrétních cílů. **VIZE ale musí být spojena s konkrétním závazkem.** Vzorem nám může být Vídeň (cíl snížení IAD byl stanoven na 15% do roku 2050), Curych, či Lipsko. Vizi si sice každé město musí stanovit samo, ale doporučuje se přijít s návrhem, aby celkový podíl udržitelné dopravy na dělbě přepravní práce dosáhl výše 75%, kde udržitelnou dopravou rozumíme pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Někde je dominantní veřejná doprava, jinde cyklistická, či pěší. **V tomto případě je VIZE především o postoji a o principu myšlení, která má městům pomoci pochopit nasměrování.**

### **4. Nakolik se podařilo zapojit zainteresované subjekty a veřejnost?**

Participace znamená, že od samotného začátku navrhování bude veřejnost přizvána k aktivní účasti stanovení cílů. Participační strategie musí být založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě. Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování a tím předcházet budoucím problémům.

### **5. Považujete SUMP za strategický dokument?**

Je třeba si připomenout, že SUMP je **STRATEGICKÝ PLÁN**, který je realizován podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu. Dosavadní zkušenosti SUMPu v českých městech ukazují, že je realizován spíše generel dopravy, územně plánovací podklad, s prvky strategického plánu, V SUMPu má ovšem dominovat strategický plán určující směr, finance, zodpovědnost, apod. Prvky z „generelu“ předkládají možná technická řešení, či opatření,

které se mohou realizovat. Máme jednu normu, jeden zákon, ale návrhy by vždy měly být v souladu se strategickým plánem, který určuje směr.

#### **6. Zaměřil se SUMP na analýzu stávajícího územního plánu?**

Je známo, že územní plán výrazným způsobem ovlivňuje mobilitu občanů. Analýza v SUMPu však návaznost na územní plán, či na územní politiku ve vztahu k dopravním řešením, např. k veřejné dopravě v území, řeší jen povrchně. V Německu je rozvíjen koncept „města krátkých vzdáleností“, který je založen na principu, že územní, ale i dopravní plánování vede k menším nárokům aglomerace na dopravu.

#### **7. Vede dopravní plánování ke snížení nároků na dopravní systém?**

Hlavním principem je opět rozvíjení konceptu „města krátkých vzdáleností“, kdy plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi mody dopravy, které jsou vzájemně propojené.

#### **8. Preferuje SUMP „bezpečnost a plynulost“ IAD, nebo bezpečnost chodců a cyklistů?**

Bezpečnost silničního provozu je obecně postavena na třech pilířích – lidský činitel, vozidlo, infrastruktura, což i v SUMP zůstává. Nicméně bezpečnost musí být v kontextu SUMP řešena i z pohledu řešení mobility. Je třeba spojit zvyšování bezpečnosti s možnými změnami v celkově dělbě přepravní práce, které chceme ovlivnit právě SUMP.

#### **9. Nakolik analýza pomáhá pomocí souboru dat a informací vysvětlit principy SUMP ?**

Například průzkum dopravního chování může mít velkou vypovídající schopnost. Vždyť právě **dělba přepravní práce by měla být jedním z klíčů pochopení dosažení cílů SUMP**. Pokud chceme naplnit cíl a měnit dopravní chování, pak musíme nejprve porozumět číslům, která jsou spojená s dělbou přepravní práce. Při výstupech je třeba se vyvarovat obecnému zprůměrování dat o dělbě přepravní práce. Je třeba ji rozdělit dle vzdálenosti, do 3, 5, 10 a nad 10 km, přičemž vzdálenost do 5 km je považována za ideální, kterou lze pokrýt pěší, cyklistickou, případně i veřejnou dopravou. Data z průzkumu pak mohou ukázat překvapující fakt, že pro místní obyvatele je neatraktivní jízda IAD na krátké vzdálenosti.

#### **10. Používají se data z analýzy, pokud se prokáže, že IAD ovlivňuje životní prostředí ve městě? Hovoří se o problémech spojených s nedostatkem pohybu?**

Není dobré strašit, ale pro zdůvodnění změn je vždy dobré použít informace o imisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, benzen, benzo (a) pyren, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, CO). A nejenom to. Dále je třeba do Komunikační strategie zařadit i informace, že podpora cyklistické a pěší dopravy by neměla být spojována jen s otázkou dopravy, ale především aktivní mobility. Důvodem je jednoznačně prokázaná role pohybové aktivity v prevenci a léčbě řady chronických neinfekčních onemocnění a to jak u dospělých, tak dětí.

#### **11. Vyvarovala se analýza u parkovací politiky v centru standardních chyb?**

Často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli SUMP. V dotazníkovém šetření je nutné vyhnout se otázce: „chybí vám parkování v centru města?“. V takovém případě je velmi pravděpodobné, že většina odpoví, že ANO. Je třeba důsledně rozlišovat parkování v centru mezi parkováním rezidentů a krátkodobým a dlouhodobým parkováním lidí nežijících v dané oblasti. Následná opatření by měla být zaměřena právě na dlouhodobé parkování.

### **12. Modelují se a navrhují se scénáře se správnými vstupními údaji?**

Víme, že toto řešení pomáhá získávat data týkající se oblasti mobility a poskytuje nástroje pro vizualizaci scénářů a možností plánování. Scénář vypracovaný pro plánovací strategii podporuje participativní charakter rozhodovacích procesů. Problém nastává v té chvíli, kdy se většinou počítá s růstem IAD na základě odhadů, či předpokladů ŘSD, pro které jsou zprávy o podpoře udržitelných forem dopravy ve městech zatím cizí. Co když ale mladá generace již přestává být závislá na automobilech, což by odpovídalo trendu ze sousedního Německa. Kdo tedy určil, že stupeň automobilizace bude stále růst?

### **13. Navrhují se ambiciózní opatření ?**

Jak bylo napsáno v bodě 3. SUMP je strategický plán, který určuje směr, či postoj, který vede ke stanovení nových, ambiciózních cílů směřujících k udržitelné mobilitě.. SUMP tak v návrhové části určuje konkrétní cíle a opatření, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí. Návrhová část obsahuje řadu opatření, ale veřejnost bude vždy vnímat ta opatření, která jsou vidět - 1. Veřejná doprava, 2. Nové stavby pro automobilovou dopravu, 3. Revitalizace veřejného, či uličního prostoru, 4. Zklidňování dopravy, 5. Parkovací politika, 6. Pěší a cyklistická doprava. Mnohá opatření mohou být navrhována nejen podle zahraničních, ale již i tuzemských zkušeností, které se již osvědčila.

### **14. Využívá akční plán výběr opatření/balíčku opatření?**

Je pravda, že akční plán musí vycházet z finančních možností města dle rozpočtových kapitol a externích zdrojů. Peníze by měly směřovat na vybudování efektivní infrastruktury, v jejímž rámci se bude přepravovat co největší počet osob, za co nejnižší možné náklady. Při tvorbě akčního plánu se tak může stát, že i když např. celý dokument hovoří o významu „integračních opatření“ (např. realizace „levných“ cyklistických pruhů), tak veřejnost a politici si vyberou dražší variantu segregovaných cyklostezek. Důvodem výběru není rozpor s normou, ale domněnka, že cyklistické pruhy jsou nebezpečné a na komunikaci je nutné zajistit především parkování.

### **15. Je zaveden systém auditu a management kvality v SUMP?**

Doposud je SUMP vnímám jako dokument, který realizuje vybraná firma a svým způsobem je pak sama kontrolována a možná i směřována někam, kam sama nechce. Proto je dobré, aby samotný SUMP prošel auditem, který by poskytl náhled na současnou strategii městské dopravy a její realizaci. Díky auditu by bylo možné zkvalitnit současnou plánovací a realizační procesy i vybraná opatření v oblasti městské mobility. Jedná se de facto o hodnocení strategických plánů a stávajících dopravních politik. Města mají k dispozici dvě možnosti hodnocení a to prostřednictvím Místní agentury 21 nebo projektu QUEST.

### **16. Pamatuje se na monitoring a evaluace SUMP?**

SUMP je proces. To, že byl ve městě dokončen SUMP je prvním krokem na dlouhé cestě ke změně. Nezbytným krokem je využití celé řady evaluačních metod, např. hodnocení dopadu a procesu, které umožňuje kvantifikovat cíle. Měření dosaženého pokroku pomůže pozvednout plán na ještě vyšší úroveň.

### **17. Je vedena cílená kampaň na podporu udržitelné mobility?**

Proč vlastně vést kampaň za udržitelnou mobilitu? Pouhé dopravní plánování nemůže vyvolat změny v dopravním chování obyvatelstva. Změny v infrastruktuře je nutné doplnit o strategie, jejichž cílem je přesvědčit lidi, že změnit jejich návyky je dobré pro všechny. Můžeme si vybrat z celé škály možností.

### **Dopad SUMP na plánování cyklistické dopravy:**

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami

umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): *především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích (Jan Gehl – Města pro lidi).*

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupném realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města a regionu podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdami koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje.



Vzhledem k tomu, že se jedná o nová témata, tak by měla být komunikována prostřednictvím **značky „Města s dobrou adresou“**. Žijeme na konkrétní adrese, ulici, čtvrti, v konkrétním městě a regionu. V tomto prostoru se ale také potřebujeme pohybovat. Koncept „Města

s dobrou adresou“ chce právě nám nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu. Jenže s rostoucí populací a přibývajícimi pracovními místy to není až tak jednoduchá věc. Sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. K tomu je třeba připočítat problémy s dopravní přetížeností, hlukem a znečištěním. Také je nutné pracovat s faktem, že funkce ulice je také spojená s růzností zájmů a potřeb různých uživatelů, což vyvolává konflikty. Problém je v tom, že každý chce uplatnit svoje právo, svoji svobodu na veřejný prostor. Každý si ale tu svobodu vykládá jinak.

Koncept Města s dobrou adresou se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy bezpečnosti, parkování, tvorby veřejného prostoru s preferencí chůze a jízdy na kole a v neposlední řadě i otázku role veřejné dopravy v dnešní společnosti.

Přestože značka „Města s dobrou adresou“ hovoří o komunikaci strategického plánu rozvoje města, samotná značka není svázaná s povinnou metodikou ani strukturou. Hlavním úkolem je kultivovat městskou mobilitu s vědomím, že cyklodoprava patří zatím v českých městech k nejslabším článkům.

Vize "Města s dobrou adresou" není vyhrazena žádné politické straně či hnutí. Kdokoli může svým podpisem podpořit principy uvedené na stránkách [www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz).