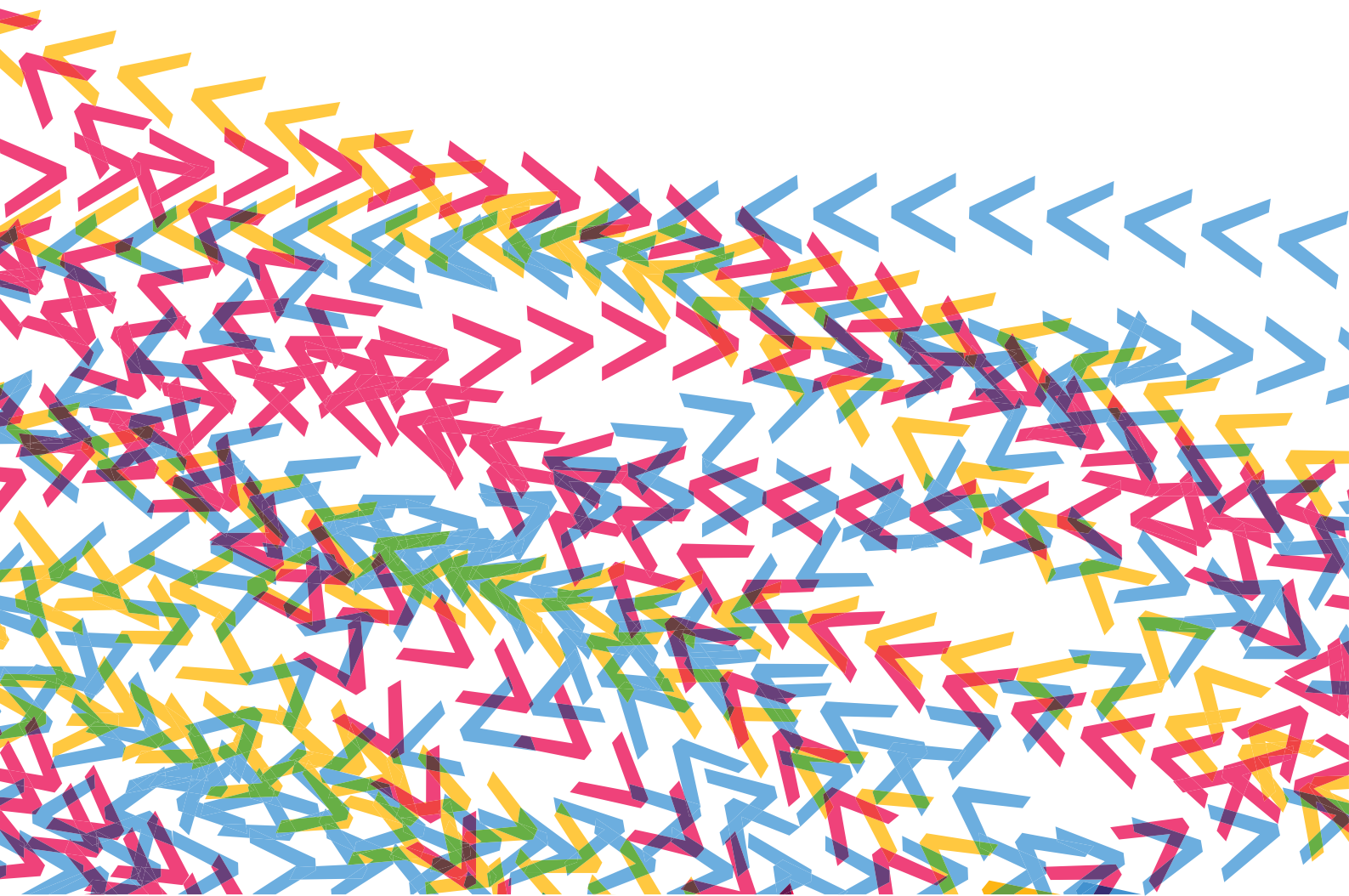


KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V HRADCI KRÁLOVÉ



Statutární město Hradec Králové
2012





Zpracoval: Zbyněk Sperat, 2012

Hradec Králové – vize města v roce 2027



Město vyhrává národní soutěž o cyklistické město roku vyhlášenou Ministerstvem dopravy a soutěž Město pro lidi vyhlášenou Ministerstvem životního prostředí.

Město pořizuje dalších 300 mobilních stojanů na jízdní kola a navyšuje tak celkovou kapacitu mobilních stání na kola na 1200. Používá je především při příležitostech jako jsou sportovní a kulturní akce – fotbalové utkání, majálesy, festivaly, koncerty. Město tyto stojany také pronajímá organizátorům velkých akcí na Festivalu parku letiště. Od roku 2015 musí mít všichni organizátoři hromadných akcí zpracovaný a s městem projednaný **plán mobility** a zajištění přístupu pro jízdní kola a jejich parkování je jeho nedílnou součástí.

Pro velký zájem veřejnosti město rozšiřuje počet ulic, které jsou od roku 2013 o prázdninách ve vybraných časech uzavřeny pro motorovou dopravu a slouží ke sportovnímu vyžití, především in-line bruslení. Již se tedy nejedná pouze o dvě prázdninová nedělní odpoledne a Gočárovu třídu a Tylovo nábřeží, ale i vybrané ulice v širším centru města ve více termínech.

Car-sharingový systém působící v Hradci Králové od roku 2018 vítá 2.000 registrovaného zákazníka, zároveň rozšiřuje vozový park. Zákazníkům služby je momentálně k dispozici 60 automobilů různých kategorií na 8 stanovištích ve městě. Dosavadní statistiky firmy ukazují, že 1 auto car-sharingu dokáže nahradit 5-7 soukromých vozidel. Celkem tedy z ulic Hradce Králové, především jeho centra, ubude 360 soukromých vozidel.

Ve spolupráci s provozovateli vlakové a autobusové dopravy město úspěšně provozuje půjčovnu jízdních kol jako navazující službu na úschovnu jízdních kol u hlavního nádraží a terminálu HD. Poté, co se město začalo systematicky věnovat bezpečnému parkování jízdních kol ve městě, došlo ke znatelnému nárůstu ve využívání jízdního kola ke každodenním cestám.

Od roku 2020 mají všechny základní a střední školy ve městě povinnost zpracování a naplňování **školních plánů mobility**. Za 7 let, co tato povinnost platí, se podařilo zvýšit podíl dětí, které do školy jezdí na kole nebo městskou hromadnou dopravou o 12% na úkor automobilové dopravy. Plány mobility má již zpracována i většina velkých firem a organizací ve městě. Po pilotním úspěšném projektu Fakultní nemocnice v Hradci Králové, která si nechala zpracovat plán mobility jako první v kraji a úspěšně řeší dlouhodobé problémy s parkováním ve svém okolí, zejména ve spolupráci s dopravním podnikem, zájem o řešení mobility ze strany velkých zaměstnavatelů prudce vzrostl.

Dopravní podnik uvádí do provozu další rychlostní autobusovou linku, která s minimem zastávek spojuje centrum města s předměstím a doplňuje síť tradičních linek. Každá zastávka této linky je vybavena parkovištěm **bike and ride**. Současně vzniká plán na zavedení systému **tram-train**. Zájem o rychlá spojení vytrvale roste úměrně s prosazováním regulační politiky individuální automobilové dopravy (dále jen IAD) ze strany města a zkracováním cestovních časů MHD, která je plně integrovaná s regionální dopravou.

Průměrný **cestovní čas** jízdního kola je na referenčních cestách v rámci města o 5% kratší oproti osobnímu automobilu. Hradec Králové se v tomto parametru až nyní dostává na úroveň, na které byla nizozemská města srovnatelné velikosti okolo roku 2005.

Město rozšiřuje **zóny 30** na území města. V roce 2027 je v dopravním režimu 30 km/h a méně řešeno 50% všech komunikací ve městě. Do roku 2035 plánuje město dosažení hodnoty 80%, tj. podílu, který měl Berlín, nebo rakouský Graz již v roce 2010.

Parametry nově vznikajících i rekonstruovaných komunikací jsou navrženy striktně s ohledem na funkční skupinu komunikace, která je jednoznačně definovaná v územním plánu. Na všech komunikacích s obsluhovou

obslužnou funkcí je rychlost omezena na 30 km/h, křižovatky jsou řešeny formou zvýšených ploch a přechody pro chodce formou příčných prahů. Oddělený provoz cyklistické a motorové dopravy město řeší pouze na komunikacích s povolenou rychlostí 50 a více km/h, tj. výhledově na 20% komunikační sítě motorové dopravy.

Probíhá intenzivní diskuze o regulaci vjezdu IAD do širšího centra města, kterou město začalo připravovat zároveň s vytvářením parkovišť **Park and Ride** na pěti hlavních přístupových komunikacích do města. Všechna tato parkoviště leží u stanic rychlolinek MHD, součástí P+R je automatizovaná půjčovna jízdních kol.

Město má zavedený systém řízení poptávky po dopravě (**mobility managementu**). Všechny významné stavby na území města, které mají dopravní charakter nebo dopravu generují, jsou od počátku přípravy důkladně hodnoceny z hlediska jejich dopadů na dopravní systém, zejména pěší, cyklistickou a hromadnou dopravu, a to nejen z hlediska narušení jejich infrastrukturních vazeb, ale zejména jejich ovlivnění rovnováhy nabídky a konkurenceschopnosti ve smyslu cestovních časů. Na přípravě těchto staveb se vedle (dopravních) projektantů a architektů podílejí i urbanisté, sociální geografové, zájmové skupiny a sdružení a veřejnost. Prostřednictvím **mobility managementu** také Hradec Králové dlouhodobě naplňuje udržitelnou dopravní politiku a **plán udržitelné městské mobility (SUMP)**.

Se zvyšujícím se podílem cyklistů v ulicích klesá množství a závažnost dopravních nehod. Hradec Králové tak potvrzuje zahraniční statistiky staré 30 let. Všechny připravované dopravní projekty posuzuje auditor bezpečnosti.

Od roku 2017 plynule stoupá podíl domácností, které nevlastní auto, na současných 48%, což je stejná hodnota, jaká byla zjištěna v Berlíně již v roce 2010. Velký vliv na tento pokles mělo zavedení car-sharingu. Na nátlak obyvatel, zejména těch, kteří auto nevlastní, město připravuje na rok 2028 velké referendum o přítomnosti automobilů v centru města. Připravuje se na základě zkušeností z Amsterdamu, kde proběhlo podobné referendum již v roce 1992.

Hodnota veřejného prostoru stoupá. Po vzoru měst západní Evropy i Hradec Králové, společně s dalšími městy v ČR, zpoplatňuje většinu parkovacích míst ve městě a zavádí nízkoemisní zóny. Domácnosti, které auto nevlastní, nebo se vzdají nároku na odstavné stání, dostávají zdarma roční jízdenku na MHD.

Všechna realizovaná infrastrukturní opatření, která se týkají cyklistické dopravy, vychází z generelu dopravy, který město schválilo v roce 2015 jako hlavní řídicí materiál a od té doby ho průběžně aktualizuje. Tento generel také definuje konkrétní požadavky na cyklistickou infrastrukturu na všech komunikacích ve městě – nutnost a způsob oddělení od motorové a pěší dopravy, povrchy, šířkové parametry, priority v křižovatkách, umístění hlavních parkovacích zařízení pro kola atd. Generel je společně s nástroji managementu mobility, plánu čistoty ovzduší a snižování hluku jedním ze základních stavebních kamenů **plánu udržitelné městské mobility - SUMP**

Elektrokola a kola s asistovaným pohonem tvoří 35% ze všech jízdních kol na území města. Oblíbené jsou především mezi seniory, kterým umožňují rychlý pohyb po městě bez námahy.

Již od roku 2013 je Hradec Králové držitelem certifikátu **QUEST** (Quality management tool for urban Energy efficient Sustainable transport), což je vedle **SUMPu** od r. 2016 nutný požadavek pro čerpání z investičních programů EU při realizaci systému udržitelné městské mobility. V oblasti udržitelné dopravy město dále dlouhodobě využívá systémy řízení kvality pro cyklistickou (**BYPAD - Bicycle Policy Audit**) a veřejnou dopravu (**QUATTRO, MEDIATE**).

které generují motorovou dopravu. Příkladem města, které dlouhodobě vede přísnou politiku územního plánování s důrazem na kompaktní rozvoj a krátké cesty, je nizozemský Gronigen (180.000 obyv.), kde v okruhu 3km od středu města žije 78% obyvatel a je situováno 90% pracovních míst. [11]

Základním předpokladem úspěšné a efektivní podpory cyklistické dopravy a naplňování této koncepce je nutnost pochopení integrálního přístupu při řešení celkové dopravy v Hradci Králové.

Primárním cílem tedy není budování cyklostezek a pruhů pro cyklisty ani jiných infrastrukturních opatření, ale vytvoření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu. Cyklostezky a obecně infrastruktura pro cyklisty jsou pouze jedním z mnoha možných nástrojů, jak toho dosáhnout. Koncepce ukazuje, že jízdu na kole je možné velmi efektivně podporovat i bez budování vyhrazených komunikací pro cyklisty. Zároveň koncepce neodůvodňuje obecně známé výhody cyklistické dopravy a potřebu ji podporovat. Jediným tvrzením, které je nutno v této souvislosti zmínit, je to, že investice do budování cyklistické infrastruktury (a podpory cyklistické dopravy) jsou nejefektivněji investované prostředky v oblasti dopravy vůbec. A to především kvůli zdravotním přínosům, které jízda na kole (pravidelný pohyb) přináší.

2. Související dokumenty a podklady

Koncepce cyklistické dopravy vychází primárně z následujících dokumentů:

Evropské a národní dokumenty:

- >>> Bílá kniha o dopravě, Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Evropská komise, 2011
- >>> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020
- >>> Akční plán pro městskou mobilitu přijatý 30.září 2009 Evropskou komisí
- >>> Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2011
- >>> Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (pracovní verze)
- >>> Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, 2004
- >>> Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2012 – 2015, s výhledem do roku 2020 (v přípravě)

Dokumenty města Hradce Králové:

- >>> Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020
 - >>> Koncepce cyklistické dopravy je v souladu
- >>> Územní plán města Hradce Králové
- >>> Zásady dopravní politiky města Hradec Králové - pro období 2003 až 2010
 - >>> Koncepce cyklistické dopravy je v rozporu s následujícími body:
 - >>> Zásady a úkoly v oblasti dopravy v klidu:
 - >>> při prosazování parkovací politiky omezování parkování v nevhodných lokalitách v zásadě uplatňovat pravidlo „nejdřív nabídka – potom restrikce a represe“
 - >>> postupně realizovat opatření vedoucí k pokrytí deficitu odstavných a parkovacích stání, která byla navržena v rámci zpracovaných studií dopravy v klidu
- >>> Sčítání cyklistické dopravy z r. 2004
- >>> Společný evropský indikátor A.1 „Spokojenost občanů s místním společenstvím“
- >>> Společný evropský indikátor A.3 „Mobilita a místní přeprava cestujících“

- >>> Obecné zásady Statutárního města Hradec Králové pro přijetí nově budované infrastruktury do majetku města
- >>> Koncepce cyklistické dopravy není v rozporu, dokument je nutné aktualizovat
- >>> Průzkum veřejných prostorů města Hradec Králové, říjen 2009 a červen 2010, Závěrečná zpráva
- >>> Vyhodnocení provozu Integrovaného systému parkování v Hradci Králové, Technická pomoc, URSB, 2010

3. Současný stav

Průzkum mobility, jehož součástí jsou údaje o dělbě přepravní práce, uvádí pro rok 2009 podíl cyklistické dopravy na celkové přepravní vzdálenosti (nikoliv podílu cest) 17,6 % [3]. Odhadem používá jízdní kolo k dopravním účelům cca 10.000 obyvatel Hradce Králové, kteří za den v rámci města ujedou min. 60.000 km. Průměrná délka cesty je okolo 3 km, což je vzdálenost, kterou průměrný cyklista ujede za 10 min. Průměrný počet cest na osobu a den je dle uvedeného průzkumu 2,16.

Na základě sčítání cyklistů, provedených na vybraných místech v roce 1997, 2004 a 2008, množství cyklistů ve městě neroste, ale klesá, a to navzdory budování cyklistické infrastruktury.

Z jakých důvodů volí cestující jízdní kolo jako dopravní prostředek?

Průzkum provedený v Kodani [4] uvádí tyto důvody:

- 54% rychlost, přirozenost
- 19% cvičení, pohyb
- 7% komfort a výhodné podmínky pro jízdu na kole
- 6% finanční důvody

O tom, že by lidé rádi jezdili na kole více, a že cyklo doprava je pro obyvatele Hradce jednou z hlavních priorit a přikládají jí značnou váhu, svědčí výstupy průzkumu spokojenosti obyvatel s místním společenstvím [1].

Zajímavé je, že stejný názor mají i děti základních škol, přestože množství dětí, které dnes jezdí do školy na kole je velmi malé a dále klesá. I v teplých letních měsících využívá kolo pouze cca 3% dětí. Alarmující je prudký nárůst IAD na dopravě dětí do škol. Mezi lety 2003 a 2009 vzrostl podíl dětí vezených do/ze školy autem v letních měsících z 8,7 na 18,4% a z 13,8 na 25% v zimních měsících [2].

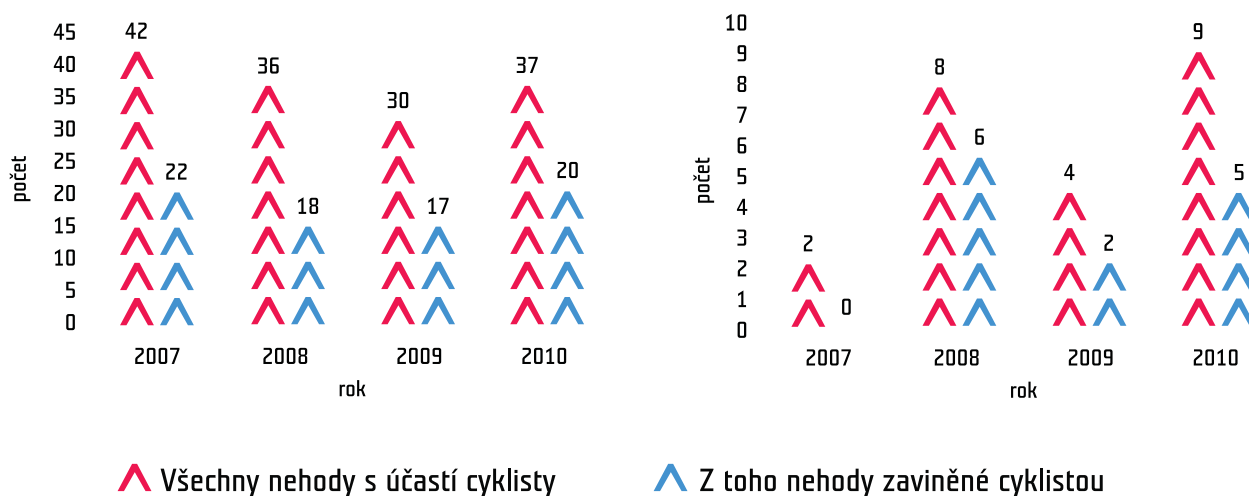
V roce 2011 byl např. na Základní škole Jiráskovo náměstí proveden mezi 333 dětmi průzkum, který ukázal, že zatímco dnes do školy na kole jezdí 2 - 3% žáků (podzim a jaro), rádo by takto do školy dojíždělo 25% dětí, na jaře dokonce 1/3 všech žáků.

Podrobněji je stav cyklistické dopravy popsán v textu [15].

Na základě uvedených statistik, dotazníkového šetření a vývoje v zahraničních městech je možno usuzovat, že lidé v Hradci Králové nepoužívají více kolo k dopravě kvůli zhoršujícím se podmínkám pro jízdu na kole (pocit ohrožení motorovou dopravou, minority), nemožnosti bezpečně zaparkovat kolo v cíli cesty a z důvodu snadného používání IAD (rychlost, snadná dostupnost).

Nehodovost

Minimálně od roku 2007 nedošlo na území města k dopravní nehodě, při které by byl usmrčen cyklista. Níže jsou uvedeny statistiky dopravních nehod na území města s účastí cyklistů, které končily zraněním.



Graf: Počet lehce (vlevo) a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách v Hradci Králové (zdroj: Policie ČR, CDV).

Zhruba polovina cyklistů je zraněna při dopravních nehodách, které nezaviní.

Z celorepublikového hlediska jsou údaje obdobné, téměř polovina cyklistů zemře při dopravní nehodě, kterou zaviní někdo jiný (2009 – 34 z celkového počtu 72; 2010 – 30 ze 70 usmrčených cyklistů). V roce 2010 tvořili cyklisté 9% obětí dopravních nehod v ČR.

4. Vztah cyklistické dopravy k ostatním způsobům dopravy

Podpora cyklistické dopravy nespočívá pouze ve výstavbě samostatné infrastruktury pro cyklisty, ale ve vytvoření celkových podmínek pro cyklistickou dopravu v území vhodnou dopravní organizací a regulací ostatních druhů dopravy.

Doprava ve městě stojí na 4 základních pilířích:

- >>> Pěší doprava
- >>> Cyklistická doprava
- >>> Hromadná doprava
- >>> Individuální automobilová doprava

Pokud některý z pilířů nenabízí (trvale nebo dočasně) vhodné podmínky a nesplňuje nároky na spolehlivou, komfortní a rychlou dopravu, cestující volí jiný. Pěší dopravu, která stojí v hierarchii nejnižší, je nutno zároveň vnímat nejen jako samostatnou ve smyslu zdroj-cíl, ale zároveň jako součást všech dopravních řetězců (pěší cesta k zaparkovanému autu, na zastávku MHD, atd.). Vytvoření kvalitních podmínek pro chodce ve smyslu vzdálenostně i časově krátkých cest s minimem převýšení je nutností, která stojí nad požadavky ostatních druhů dopravy.

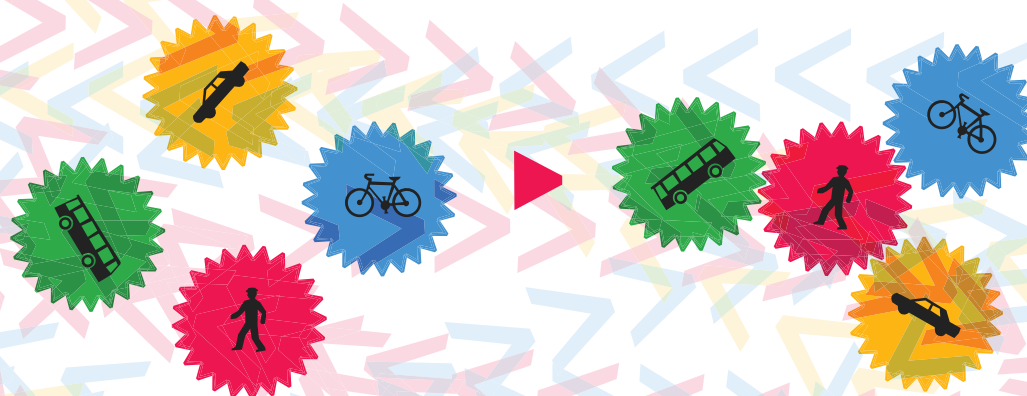
Zatímco pěší, cyklistická a hromadná doprava jsou považovány za udržitelné a tedy podporované (označované jako „koalice mobility“), IAD je dopravou neudržitelnou, kterou je třeba regulovat a limitovat. Specifickou formou podporované individuální automobilové dopravy je car-sharing.

Atraktivita a využívání cyklistické dopravy vychází z nabídky konkurenčních způsobů dopravy. Čas, který zabere cesta od domovních dveří ke dveřím pracoviště – v případě cesty do práce, je vedle ceny pro většinu cestujících klíčovým parametrem, podle tohoto času obvykle cestující volí dopravní prostředek. V případě individuální dopravy je pak s ohledem na minimální cestovní čas vybírána i trasa cesty.

Město Hradec Králové se dnes snaží uspokojit poptávku po dopravě pro všechny způsoby dopravy. Vedle budování cyklistické infrastruktury řeší dostupnost města pro IAD, nedostatečnou propustnost křižovatek zvyšováním jejich kapacity, na nedostatek parkovacích míst v centru města reaguje vytvářením dalších prostor pro dopravu v klidu. Zvýšení a zpoplatnění parkovacích kapacit v centru města je logicky i hlavním cílem společnosti ISP, která parkování ve městě provozuje. Na poptávku reaguje i dopravní podnik posilováním přetížených spojů nebo rušením těch nevyužitých. Pro vyšší bezpečnost pěších jsou budovány přechody pro chodce a na nebezpečných místech např. dopravní ostrůvky nebo semaforey.

Tento přístup je přístupem pasivním, kdy vývoj dopravy je řízen poptávkou cestujících, jednotlivé složky dopravy se vyvíjejí izolovaně a vzájemně si konkurují. Za tohoto přístupu je obtížné prognózovat (a tedy i plánovat) jak se dále bude vyvíjet (nejen) cyklistická doprava. Je možné, že v budoucnosti budou cyklistické stezky podél všech silně zatížených komunikací (kterých bude přibývat), ale cyklistů po nich bude jezdit čím dál méně. Je možné, že budou vybudována kapacitní parkoviště a parkovací domy, ale automobilová doprava, v souladu s principy dopravní indukce, bude stále vyžadovat zvýšení kapacit a zajištění dalších prostorů pro parkování vozidel (přestože budou zpoplatněná), objeví se kapacitní problémy na dalších křižovatkách, které dnes s rezervou vyhovují. Je pravděpodobné, že prostředky MHD bude cestovat stále méně lidí. Pokud bude MHD méně vytížená, dá se čekat, že budou rušeny další spoje, které nebudou rentabilní. Nastává nežádoucí konkurenční boj mezi hromadnou, pěší a cyklistickou dopravou, zatímco ani jedna z nich nemůže ve smyslu cestovního času konkurovat (až na výjimky velmi krátkých cest) individuální automobilové dopravě.

K tomu, aby takový scénář nenastal, je třeba, aby město začalo prosazovat aktivní dopravní politiku a dopravu neplánovalo podle poptávky cestujících a odstraňováním akutních dopravních závad v plynulosti individuální automobilové dopravy, ale s principy udržitelného rozvoje města. Aktivní dopravní politika je založena na usměrňování, řízení a regulaci dopravy a ovlivňování poptávky po dopravě. Základním předpokladem jejího naplňování je řešení dopravy jako celku, nikoliv pěší, cyklistické, hromadné a IAD zvlášť. Změna podmínek jednoho způsobu dopravy nutně vyvolá změnu podmínek jiných způsobů dopravy.



Principy I – opuštění izolovaného plánování a zavedení integrovaného přístupu.

Příklad

Jako příklad je možno uvést záměr výrazného navyšování parkovacích ploch IAD v areálu hradeckých vysokých škol [9]. Záměr tohoto typu je dnes zpravidla koordinován s cyklistickou dopravou v tom smyslu, že je

potřeba v daném místě vyřešit infrastrukturu pro cyklisty. Záměr může dále např. vyvolat potřebu přesunutí zastávky MHD a vytvoření chodníku. Koordinují se tedy pouze přímé infrastrukturní dopady. Ale uvedený záměr generuje další automobilovou dopravu, zrychluje cestu autem, tím znevýhodňuje cyklistickou i hromadnou dopravu a snižuje jejich konkurenceschopnost. Cestující, kteří dnes do areálu vysokých škol autem nepojedou, protože je tam obtížné zaparkovat, budou po výstavbě parkoviště autem přijíždět. Je možno čekat menší množství cyklistů v území, obtížnější překonání komunikace pro chodce, menší vytíženost MHD a větší kapacitní problémy přilehlých křižovatek, které dále přispívají k pomalejším spojům MHD. Kapacitní problémy křižovatek se budou řešit změnou jejich signálního plánu, čímž se zkrátí časy zelené pro jiné směry a zvýší čekací doby pro pěší a cyklisty. Případně bude zvyšována kapacita křižovatek stavebními úpravami. Samozřejmým dopadem je celkové snížení atraktivity místa a zvýšení hluku, emisí z nové dopravy atd. V souladu s principy dopravní indukce tedy bude nutné vedle nákladů na realizaci parkoviště počítat s vyvolanými externími náklady jeho provozu. Obdobné dopady má výstavba obchodních zón na okraji města nebo naopak kapacitní parkovací domy v samém srdci města.

Následující tabulka ukazuje úroveň porozumění potřebám cestujících v souladu s udržitelnou dopravou (výtah z projektu QUEST zaměřeného na prosazování a naplňování udržitelné dopravní politiky) [14]:

Úroveň rozvoje (dle klasifikace projektů EU BYPAD, MEDIANE a QUEST)

Chápání potřeb cestujících v souladu s udržitelnou dopravou

1 – Ad hoc přístup („fire brigade“)

U dopravních opatření se spoléháme hlavně na vzorce poptávky po dopravě a souvisejícími námitkami a stížnostmi.

2 – Izolovaný přístup („Robinson Crusoe“)

Snažíme se vyhovět potřebám pěších i cyklistů do té míry, pokud to neomezuje dopravní toky a plynulost motorové dopravy.

3 – Systémový přístup („Pulling together“)

Potřebujeme omezit přístup osobních automobilů do určitých zón, abychom tento prostor mohli věnovat kvalitním chodníkům, cyklopruhům, stezkám i pruhům pro MHD.

4 – Integrovaný přístup („Winning team“)

- >>> Rychlost, pohodlí a bezpečnost jsou hlavními principy v projektování cyklistické sítě. Jsou zřizovány také vyhrazené cyklistické cesty a zkracovány čekací doby cyklistů na křižovatkách k docílení konkurenceschopnosti ve smyslu cestovního času.
- >>> Vyhrazené autobusové pruhy jsou základem atraktivity MHD. V místech kongescí poskytujeme prioritu MHD, aby byla konkurenceschopná z pohledu cestovního času.
- >>> Rezidenti jsou ochotni platit za parkovací kartu, pokud mají garantována parkovací místa.

Automobilová doprava je dnes nejrychlejším dopravním prostředkem po městě, následovaná cyklistickou a hromadnou dopravou [16]. Tento nevídaný důsledek pasivní dopravní politiky nesmí být důvodem k tomu, aby byla jako nejrychlejší doprava také dále nejvíce podporovaná, protože z podstaty své neudržitelnosti sama sebe se zvyšujícím se objemem limituje.

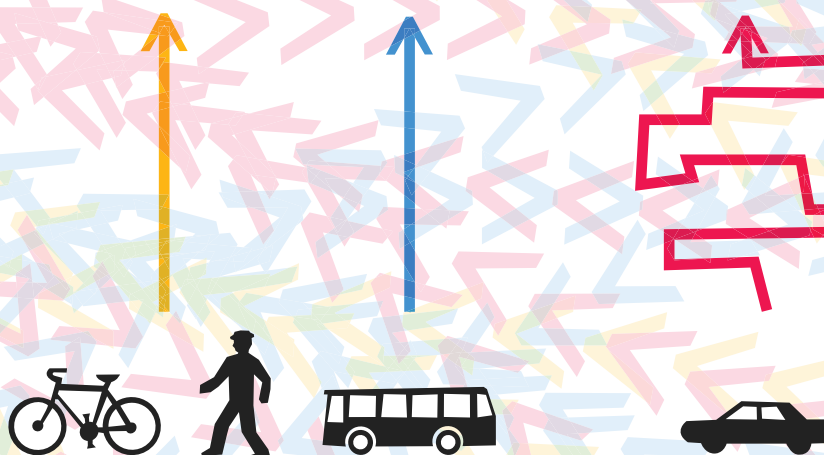
Poptávka po dopravě nesmí být zaměňována s potřebami cestujících, které jsou základním předmětem dopravního plánování. Poptávka po dopravě vychází z aktuálního nastavení dopravních možností, je jí např. zajištění rychlého spojení autem nebo dostatek parkovacích míst. Potřeby cestujících naopak nejsou vázány na aktuální nastavení dopravních možností jednotlivých způsobů dopravy. Potřebou cestujících je např. rychlé a spolehlivé spojení mezi místem bydliště a cílem cesty. Potřeby cestujících je tedy možno uspokojit různými dopravními způsoby aniž by se vyhovělo jejich poptávce po konkrétním dopravním způsobu.

V nizozemských městech srovnatelné velikosti s Hradcem Králové je vhodnými opatřeními (delší trasy jízdy a delší docházková vzdálenost k parkovišti IAD, zvyšování cestovní rychlosti jízdy na kole zkrácením čekacích dob na křižovatkách, atd.) cestovní rychlost regulována tak, že cestovní čas jízdního kola je na cestách v rámci stotisícového města v průměru o 5% kratší než čas IAD [5].

Městská hromadná doprava je v Hradci Králové, stejně jako v jiných českých městech, významným způsobem dopravy. Přestože průzkumy mobility mezi roky 2003 – 2005 zaznamenaly pokles jejího podílu na modal split, podle údajů Dopravního podniku města Hradce Králové je roční objem cestujících v letech 2007 až 2011 přibližně konstantní (což se ovšem nemusí vylučovat). V západní Evropě, ve většině měst srovnatelné velikosti, MHD tak vysokých hodnot modal split zpravidla nedosahuje. Je nutné vysoký význam MHD v Hradci Králové zachovat a zabránit sestupnému trendu. Zatím je na MHD a cyklistickou dopravu pohlíženo jako na konkurenty, při vhodně nastaveném dopravním systému ale mohou spolupracovat (parkoviště B+R u vybraných zastávek, výhledově možnost přepravy kola v prostředcích hromadné dopravy nebo zavedení rychlých linek MHD).

Hodnota veřejného prostoru

Všechna postkomunistická města procházejí podobným vývojem. Zatímco hodnoty nemovitostí začaly s příchodem tržního hospodářství rychle růst, hodnota veřejného prostoru je stále velmi nízká. Ve snaze uspokojit neřízený boom rozvoje automobilové dopravy je veřejný prostor odevzdán dopravě, zejména dopravě v klidu. Průměrná míra pohybu vozidla za celou svoji životnost je 5 – 10 % zatímco doba, kdy je vozidlo parkováno nebo dočasně odstaveno, tvoří 90 – 95 % [13]. Města, která postrádají udržitelné dopravní systémy, nejsou ekonomicky schopná konkurovat „udržitelným“ městům. V USA, které jsou závislé na automobilové dopravě a jejichž města mají nízkou hustotu osídlení, vydává společnost na cesty v rámci měst 1,5 násobek toho, co Evropa. Studie provedená v Amsterdamu ukázala, že snížením dopravy o 30 mil. vozokm za rok bylo ušetřeno 2,8 mil € jako výsledek nižšího znečištění. [8].



Příklad:

Znehodnocení veřejného prostoru dopravou je obtížné vyčíslit. I v Hradci Králové je však vidět, že např. hodnota nemovitostí v pěší zóně je vyšší než v okolních ulicích přístupných motorové dopravě. Nerovnováhu současného přístupu k využívání veřejného prostoru dokládá i fakt, že roční zábor pozemku města (mimo vnitřní okruh) v rozsahu 10m² stojí 1.200 Kč pokud je prostor zabrán autem (cena roční parkovací karty), 3.650 Kč v případě záboru pro poskytování pohostinských služeb a občerstvení, 7.300 Kč pokud je zábor pro potřeby pořádání kulturní nebo sportovní akce a 20.000 – 40.000 Kč v případě umístění zařízení pro poskytování nepohostinských služeb a nebo umístění prodejního zařízení.

Pozn.: Údaje z webových stránek města www.mmhk.cz

5. Nástroje k podpoře cyklistické dopravy

Jedním z hlavních nástrojů k podpoře jízdy na kole je budování samostatné infrastruktury pro cyklisty, fyzicky oddělené od ostatního (i pěšího) provozu – cyklistických stezek. Je to zároveň jeden z nejdražších nástrojů a ne ve všech případech ten nejvhodnější. Vedle infrastrukturních opatření, kam výstavba komunikací vyhrazených pro cyklisty spadá, existují i opatření organizační, která zvyšují účinnost těch infrastrukturních.

Tato kapitola uvádí výčet vybraných opatření pro podporu cyklistické dopravy. Podrobný popis, způsoby a podmínky aplikace budou předmětem generelu (cyklistické) dopravy.

5.1 Infrastrukturní přímá podpora

Základním předpokladem toho, aby výstavba stezky, ale i jakéhokoliv jiného infrastrukturního opatření pro jízdu na kole, byla smysluplná, je zvýšení bezpečnosti, komfortu a zkrácení cestovního času cyklisty v porovnání se stavem před její realizací (s vědomím toho, že váha faktoru bezpečnosti vs. cestovního času není u všech uživatelů stejná).

Infrastruktura pro cyklisty, má-li být pro cyklisty atraktivní a tudíž využívaná, musí respektovat 3 klíčové požadavky:

- >>> spojitost sítě
- >>> přímot v prostoru i v čase
- >>> bezpečnost

5.1.1 Liniová infrastrukturní opatření

Opatření pouze pro cyklistickou dopravu

- >>> stezka pro cyklisty
- >>> stezka pro chodce a pro cyklisty s odděleným provozem
- >>> (vyhrazený) cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru
- >>> provoz cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace

Opatření společná s jinou dopravou

- >>> stezka pro chodce a pro cyklisty se společným provozem
- >>> pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů
- >>> komunikace se zákazem vjezdu všech motorových vozidel
- >>> obytná zóna
- >>> zóna 30
- >>> vyhrazený pruh (např. BUS + CYKLO + TAXI)
- >>> piktogramový koridor pro cyklisty

- >>> v legislativním výhledu: cyklistická ulice s povoleným vjezdem motorové dopravy

K zajištění funkčního řešení musí uvedená opatření splňovat požadavky komfortu a atraktivity, tj. povrch prioritně živičný (stezky dlážděné žulovou dlažbou jsou značně nekomfortní), dostatečná šířka, plynulé přejezdy bez výškových změn atd.

5.1.2 Opatření v křižovatkách

- >>> přejezd pro cyklisty
- >>> prostor pro cyklisty
- >>> světelné signalizace
- >>> v legislativní přípravě: prostor pro překonání komunikace
- >>> stavební provedení křižovatky v obecném smyslu

K zajištění funkčního řešení musí křižovatky splňovat mj. požadavky:

- >>> bezpečnost, vyklizovací doby signálního plánu zohledňují cyklisty
- >>> minimální zdržení v křižovatce, raději kratší cyklus než dlouhý interval zelené
- >>> snížení rychlosti motorové dopravy na problémových křižovatkách
- >>> na hlavních cyklistických trasách minimum křižovatek, kde musí cyklista dávat přednost
- >>> jednotné dopravní i vizuální řešení, jednoznačně rozpoznatelná kategorie silnic (omezený počet typů křižovatek, které především stavebně informují účastníky provozu o tom, která komunikace je hlavní a která vedlejší)
- >>> srozumitelné umístění signalizace, odstranění nejednoznačných situací světelně řízených přejezdů pro cyklisty přes 2 jízdní pásy (především II. silniční okruh – již v řešení)

5.1.3 Parkování a odstavování jízdních kol

Nutnou podmínkou podpory cyklodopravy je budování vhodného a bezpečného parkování, což je oblast, které byla dosud věnována pouze minimální pozornost. Francouzské a anglické studie se s rozdílem jednoho procenta shodují na datech, že 24% cyklistů na kole přestane jezdit, pokud jim bylo odcizeno a 64% z nich bude jezdit méně. Dle nizozemských statistik přijde o jízdní kolo z důvodu špatného parkování každý rok 5% Nizozemců; 31% z lidí, kteří nikdy nejedou na kole do centra města, tak dělá proto, že se obává krádeže kola. A konečně 32% nizozemských cyklistů si nekoupí nové kolo z obavy, že jim bude ukradeno [5]. Mnoho obyvatel města a studentů hradeckých vysokých škol z důvodu nemožnosti bezpečného parkování kolo nepoužívá. Požadavek na bezpečné parkování kol bude stoupat se zvyšujícím se podílem elektrokol.

Parkování a odstavování jízdních kol musí splňovat mj. následující požadavky:

- >>> řešeno ve všech místech, kde je předpoklad parkování
- >>> vhodné umístění (minimální vzdálenost od skutečného cíle cesty), v uličním prostoru raději ve vozovce na úkor parkovacích míst pro IAD než na chodníku
- >>> dostatečná kapacita (v případě větších parkovišť by měla být navržena 10% rezerva kapacity, aby nebylo nutné volné místo dlouho hledat)
- >>> stojany na kola musí umožnit zamčení předního kola a rám společně, a to i krátkým zámkem (podkovou)
- >>> zastřešení v případě dlouhodobého stání
- >>> kola objektivně dlouho nepoužívaná ze stojanů odstraňovat (v zahraničí se osvědčil postup, kdy je objektivně nepoužívané kolo opatřeno známkou s upozorněním; v případě, že je i po 3 týdnech kolo stále na stejném místě, dojde k jeho odstranění)

- >>> u velkých parkovišť pro kola poskytnout možnost základního vybavení na opravu a údržbu kola (schránka s klíči, lepením, hustilkou ...)

5.1.4 Údržba a příslušenství

Samozřejmým požadavkem je permanentní zajištění kvalitních hladkých povrchů komunikací bez nerovností a výtluků, fungující odvodnění a pravidelná obnova vodorovného dopravního značení. Vzhledem k protismykovým vlastnostem a větší životnosti je vhodnější vodorovné značení provádět v plastu. Pracovní podélné spáry na komunikaci jsou pro cyklisty velmi nebezpečné, při nutné opravě části povrchu komunikace by podélná spára měla být vždy mimo jízdní dráhu cyklisty.

Další požadavky:

- >>> označování pracovních míst na cyklostezkách, v případě potřeby zajistit a vyznačit objízdnu trasu pro cyklisty
- >>> zajištění pravidelné letní údržby (údržba vegetace, opravy povrchů)
- >>> zajištění pravidelné zimní údržby (dle plánu zimní údržby komunikací pro cyklisty, odstranění uježděného sněhu a ledu v době oblevy)
- >>> orientační dopravní značení pro cyklisty a cykloturisty, především v hlavních cyklotrasách procházejících městem
- >>> osvětlení komunikací
- >>> schodiště vybavená žlábkou pro vedení jízdního kola

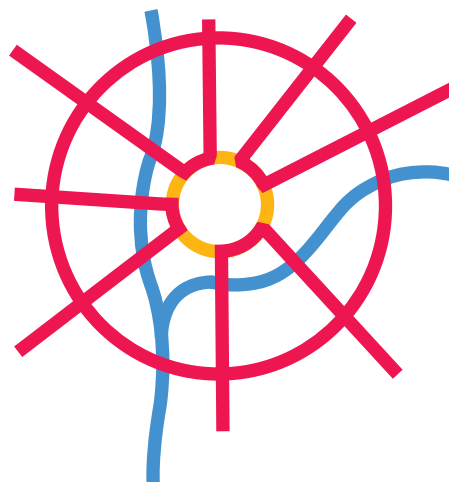
Koncepce navrhuje:

- >>> vypracovat generel cyklistické dopravy jako podřízený materiál (nebo součást) generelu dopravy, který bude řešit celkový dopravní systém města; generel cyklistické dopravy navrhne infrastrukturní opatření na podporu cyklistické dopravy vč. parkování
- >>> zpracovat manuál pro parkování kol na území města (vhodný typ parkovacího zařízení, jejich umístění, požadavky na kapacitu, ...), možno řešit jako součást generelu, ideálně však v předstihu
- >>> zpracovat plán údržby cyklistických komunikací
- >>> aktualizovat Obecné zásady Statutárního města Hradec Králové pro přijetí nově budované infrastruktury do majetku města
- >>> všechny aktivity řešit za účasti veřejnosti, dokumenty průběžně aktualizovat a kontinuálně naplňovat

5.2 Nepřímá podpora změnou podmínek IAD

Opatření uvedená v této kapitole mají značný dopad na podporu udržitelné dopravy. Zkušenosti ze zahraničních měst ukazují, že změnou dopravních podmínek IAD (ve smyslu dopravy v pohybu i v klidu), lze dosáhnout významného nárůstu cyklistické, hromadné a pěší dopravy, zejména v centru města [10]. Některá opatření jsou uvedena i v kategorii Přímá infrastrukturní podpora, protože přímo zlepšují podmínky pro cyklistickou dopravu a zároveň mění podmínky IAD.

- >>> omezení průjezdu IAD centrem města (prověřeno je např. zklidnění prostoru autobusových zastávek „Adalbertinum“ znemožněním průjezdu IAD)
- >>> znemožnění průjezdu IAD skrz obytné oblasti, průjezd umožněn pouze po sběrné komunikaci, která tuto oblast ohraničuje
- >>> plošné zklidňování dopravy (např. vytváření obytných zón nebo zón 30). Průjezd mezi 2 sousedními zónami je umožněn „průpichy“ jen nemotorové dopravě, IAD musí využít sběrnou komunikaci.
- >>> pěší zóny s umožněným průjezdem cyklistů, komunikace se zákazem vjezdu všech motorových vozidel
- >>> zjednosměrnění komunikací s umožněním obousměrného průjezdu cyklistů
- >>> zaslepení komunikací pro motorovou dopravu s umožněním průjezdu cyklistů
- >>> snížení možností (kapacitních i časových) parkování, jeho zpoplatnění, zvýšení docházkové vzdálenosti k parkovišti
- >>> nízkoemisní zóny, zpoplatnění vjezdu (do centra města) pro IAD



— komunikace s povoleným vjezdem IAD

Nejúčinnějším nástrojem z této skupiny opatření se na základě zahraničních zkušeností ukazuje řízení parkování ve formě limitování nabídky parkování. V tomto ohledu je Hradec Králové v nepříznivé situaci, kdy vzhledem ke koncesní smlouvě o provozování parkování, která platí do roku 2036, pravděpodobně nemůže parkování ve městě dostatečně regulovat. Zájmy provozovatele parkování jsou opačné oproti principům udržitelné dopravy, a to přesto, že navyšování kapacit parkování je doprovázeno jejich zpoplatněním.

Koncepce navrhuje:

- >>> zpracovat generel dopravy, který bude nadřazený generelu cyklistické dopravy
- >>> IAD směřovat na generelem definované sběrné komunikace
- >>> zavádět plošné zklidňování dopravy v oblastech ohraničených sběrnými komunikacemi, zamezit průjezdu IAD skrz obytné a zklidněné oblasti
- >>> omezovat IAD v centru města formou regulace parkování a omezování možnosti průjezdu centrem města při současné podpoře MHD a návrhu parkovišť P+R na okraji města
- >>> preferovat MHD v křižovatkách i v mezikřižovatkových úsecích formou vyhrazených pruhů
- >>> všechny aktivity řešit za účasti veřejnosti

5.3 Ekonomické a organizační

5.3.1 Řízení poptávky po dopravě

Management mobility (řízení poptávky po dopravě) je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po IAD prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou tzv. měkká opatření jako informace, komunikování, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními nevyžadují měkká opatření mobility managementu velké finanční investice a mají vysoký poměr přínosů vůči nákladům.

Město, které přijalo koncept mobility managementu:

- >>> řeší dopravu komplexním přístupem, nikoliv jednotlivé druhy dopravy zvlášť
- >>> prostřednictvím kampaní podporuje pěší, cyklistickou a hromadnou dopravu a intermodalitu
- >>> nabízí služby car-sharingu
- >>> školy mají zpracované plány mobility, které řeší a zlepšují dopravní bezpečnost dětí na cestách do/ze školy
- >>> vydání stavebních povolení mohou být podmíněna konkrétními požadavky na minimalizaci dopadů nového záměru na dopravu, např. vytvořením plánu mobility pro zaměstnance, návštěvníky a zásobování v okolí stavby, nebo poskytnutím omezeného počtu parkovacích míst

Infrastrukturní opatření mohou být podpůrnými opatřeními managementu mobility. V rozsahu řešeného území, kterým může být např. sídliště, spádová oblast obchodního centra nebo areál nemocnice, lze prostřednictvím managementu mobility navrhnout např. parkování kol, zastávku MHD, autobusovou kyvadlovou dopravu atd.

Koncept mobility managementu samozřejmě dokáže z dlouhodobého hlediska uspořit značné finance, protože stavby, které ovlivní (nebo mohou ovlivnit) dopravu, jsou důkladně analyzovány z hlediska jejich reálné využitelnosti a z hlediska ovlivnění všech druhů dopravy nejen v místě záměru, ale v širším území. Tím je optimalizovaná kapacita těchto staveb ne na základě současné poptávky po IAD, ale na základě ovlivněné a snížené poptávky po IAD.

Příklad:

Vztaženo k Hradci Králové, nabízí se modelový příklad přestavby křižovatky Mileta na křižovatku okružní s podjezdem ve směru II. silničního okruhu. V současné době dochází v dopravních špičkách k překročení kapacity křižovatky, především vlivem osobní automobilové dopravy na/z Moravského Předměstí. Při návrhu kapacity nové podoby křižovatky se vychází ze stávajících intenzit dopravy, které jsou navíc koeficientem, který zohledňuje očekávaný růst dopravních intenzit, navýšeny na příslušný návrhový rok. K tomu, aby nová podoba křižovatky kapacitně vyhověla očekávaným vysokým intenzitám dopravy, je nutné ji od základu přeřešit a kapacitu zajistit prostřednictvím stavebně nákladného řešení. Je jisté, že prostřednictvím zvýšení kapacity této křižovatky se problém přesune na okolní křižovatky, jejichž kapacitu bude nutno následně také nákladně navyšovat.

V případě, že by se intenzity IAD v křižovatce Mileta regulovaly prostřednictvím komplexního přístupu a nástrojů managementu mobility (i podpůrných), nemusela by se křižovatka řešit v tak nákladné podobě a řešení tohoto lokálního problému by negenerovalo v širším okolí problémy jiné.

Pro ilustraci je uveden výčet opatření mobility managementu. Ne všechna mají stejnou účinnost a ne všechna jsou pro podmínky Hradce Králové vhodná. Největšího efektu se dosahuje kombinací více uvedených opatření.

Opatření mobility managementu:

- >>> informační
 - >>> informační centra a poradenské služby městského centra mobility
 - >>> cestovní informace dodávané prostřednictvím moderních technologií před cestou a v průběhu cesty (využití chytrých telefonů)
 - >>> marketing – tisk, web, letáky, automatické sčítače cyklistů se znázorněním počtu průjezdů, atd.
- >>> reklamní (podporují dobrovolnou změnu dopravního chování)
 - >>> kampaně (Evropský den bez aut, Týden mobility, cyklojízdy)
 - >>> cílené kampaně (často zaměřené na soutěživost pracovních týmů, např. projekt Do práce na kole uskutečněný v r. 2011 a 2012 v Pardubicích)

- >>> organizační a koordinační opatření
 - >>> car-pooling
 - >>> car-sharing
- >>> veřejná doprava „na zavolání“ (často propojení služeb hromadné dopravy a taxi)
- >>> vzdělávací opatření
 - >>> proškolení zaměstnanců hotelů, obchodních center atd. k poskytování informací o mobilitě zákazníkům
 - >>> poskytování základních informací o problematice mobility a udržitelné dopravy na školách
- >>> opatření vztažená ke konkrétnímu zařízení, areálu, lokalitě
 - >>> firemní a školní plány mobility (podrobné informace v rejstříku pojmů)
- >>> podpůrné/integrační akce (tato opatření nejsou přímou součástí managementu mobility, ale mají zásadní význam v jeho efektivitě, protože např. ovlivňují cenu jízdy autem)
 - >>> ovlivňování možností parkování, řízení parkování
 - >>> povolení spojená s přípravou stavby (maximální počet parkovacích míst, zajištění parkování kol a cyklistické infrastruktury, ...)
 - >>> zvýhodňování zaměstnavatelů, kteří prosazují opatření ke snížení IAD (omezování parkovacích míst v zaměstnání, proplácení časových jízdének na MHD,...)
 - >>> zvýhodňování domácností které nevlastní auto (po předložení dokladu o prodeji auta nebo jeho vyřazení z evidence – roční časová jízdenka na MHD zdarma nebo se slevou)
 - >>> jízdenky jiného tarifu pro každodenní dojíždění do práce (na konkrétní cestu) levnější než na jiné cesty mhd
 - >>> integrované jízdné pro různé druhy dopravy a dopravce
 - >>> vstupenky na kulturní a sportovní akce a veletrhy jsou zároveň denní jízdenkou na veřejnou dopravu
 - >>> zákazníci carsharingu mají slevu na jízdenky veřejné dopravy, zákazníci dálkového dopravce mají slevu v půjčovně kol [6]

Management mobility je jedním z nástrojů tzv. SUMPu (Sustainable Urban Mobility Plan – Plán udržitelné městské mobility), což je strategický dokument, který kombinuje tvrdá (infrastrukturní) a měkká (organizační aj.) opatření. Vychází z již existujících dokumentů jako jsou dílčí generely, dopravní plány atd., které rozšiřuje a vzájemně integruje. S ohledem na dopravní politiku EU je velmi pravděpodobné, že plány udržitelné městské mobility se v brzké době stanou nutným požadavkem pro možnost čerpání z evropských fondů.

Koncepce navrhuje:

- >>> komunikovat s veřejností v otázkách budoucího řešení dopravy ve městě, průzkumy spokojenosti obyvatel s místním společenstvím mohou být vhodným odrazovým můstkem
- >>> spustit a pravidelně aktualizovat webové stránky zaměřené na udržitelnou dopravu a městský dopravní systém, umožnit diskuze prostřednictvím těchto stránek
- >>> Periodický podrobný monitoring potřeb obyvatel v oblasti dopravy a dopravního chování (průzkumy mobility rozšířené o další parametry)
- >>> prověřit možnosti a podmínky zavedení systému car-sharingu ve městě
- >>> podporovat školy a velké zaměstnavatele v řešení otázek mobility - přenos know-how, finanční podpora na zpracování plánů mobility, zavedení prvku soutěže mezi školami nebo firmami navzájem
- >>> zavést povinné zpracování plánů mobility pro velké jednorázové události ve městě

5.3.2 Systémově organizační

Hlavním garantem rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové je magistrát města a jeho jednotlivé organizační složky. Související (nikoli zanedbatelnou) úlohu pak zastávají vlastníci pozemních komunikací (stát a kraj) a vlastníci či správci ostatní technické a jiné infrastruktury. Právě v této oblasti je nutné zajistit odpovídající a fungující principy a pravidla (informační a odpovědnostní vazby), které přirozeně zajistí, že budou ve všech záměrech vstupujících do území aktivně sledována a dodržována všechna opatření a cíle tohoto dokumentu.

V rámci přijetí smyslu Uherskohradištské charty byla ustanovena funkce koordinátora cyklistické dopravy s cílem soustředit všechny činnosti a informace týkající se podpory a rozvoje cyklo dopravy na jedno místo, do jednoho centra.

Tato opatření jsou:

- >>> vnitřní koordinace jednotlivých odborů úřadu směrem k činnostem koordinátora:
 - >>> odbor hlavního architekta (stanoviska, příprava zadávacích podmínek, monitoring, ...)
 - >>> investiční odbor (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo dopravy do jiných nedopravních projektů, ...)
 - >>> odbor samosprávných činností města (součást stanoviska města v řízeních, obhajoba veřejného zájmu)
 - >>> odbor dopravy (koordinace stanovisek, konzultace, podklady pro rozhodování a plánování)
 - >>> odbor rozvoje města (strategické plánování, operační plánování, indikátory)
 - >>> odbor správy majetku města (konzultace při zajišťování území, podpůrná činnost)
 - >>> odbor ekonomický (dotace a granty, kapitoly v rozpočtu města a jeho organizací na podporu cyklo dopravy)
 - >>> odbor kultury, sportu a cestovního ruchu (mapové podklady, cyklo mapa města)
 - >>> odbor vnitřních služeb (informatika - GIS, pasport, statistiky)
 - >>> kancelář primátora (koordinace podkladů, osvěta, politická podpora, ...)
- >>> spolupráce s organizacemi města
 - >>> TSHK (spolupráce na plánu oprav, koordinace oprav)
 - >>> SNHK (integrace cyklo opatření do projektů)
- >>> koordinace s vlastníky a správci ostatní technické a jiné infrastruktury
 - >>> ŘSD ČR, SÚS KHK, SŽDC
 - >>> organizátoři veřejné dopravy
- >>> aktivní spolupráce se zájmovými spolky, sdruženími

Příklad činností koordinátora rozvoje cyklistické dopravy:

- >>> přenos know-how do města, účast na konferencích a seminářích k tématu
- >>> spolupráce a přenos informací městským částem (informační servis Komisím místní samosprávy)
- >>> spolupráce s dalšími, především sousedními městy
- >>> přehled a spolupráce na tvorbě rozpočtu města (doporučení)
- >>> přehled o dotační a grantové podpoře
- >>> pravidelné revize a doporučení k realizaci a údržbě infrastruktury pro cyklisty
- >>> obnova a revize dopravního a orientačního značení pro cyklisty

Zdroj: Databáze nehod Policie ČR

Zodpovědnost: Koordinátor cyklistické dopravy, Odbor dopravy MMHK, Odbor rozvoje města MMHK

6.5 Propagace a informovanost

Cíl: Snadná dostupnost obyvatel města k pravidelně aktualizovaným informacím, zvyšování povědomí o udržitelné dopravě.

Parametr: Spuštění a pravidelná aktualizace webových stránek nabízejících podrobné informace, souvislosti, příklady a záměry z oblasti cyklistické dopravy do r. 2013
Spuštění a pravidelná aktualizace webových stránek nabízejících podrobné informace o udržitelné dopravě a dopravních záměrech města do r. 2014

Zodpovědnost: Koordinátor cyklistické dopravy, Odbor rozvoje města MMHK

7. Akční plán opatření na podporu cyklistické dopravy do roku 2015

- >>> Páteřní komunikace pro cyklisty v centrální části města
 - >>> úsek Třída Karla IV. – Divišova, vč. křižovatky u Týršova mostu a souvisejících dopravních vazeb; Tř. Karla IV. do r. 2015 (vyžaduje aktualizaci projektu DUR)
 - >>> hrubý odhad celkových nákladů vč. ul. Divišova: 11.000.000,- Kč
- >>> Parkovací infrastruktura pro cyklisty
 - >>> 400 parkovacích míst pro cyklisty (bezpečnostní stojany, cykloboxy apod.) na vybraných místech do r. 2014; nové nebo náhrada starých nevyhovujících
 - >>> hrubý odhad celkových nákladů: 2.000.000,- Kč
- >>> Zóny 30
 - >>> vytvoření pilotní zóny 30 do roku 2013 (Malšovice nebo Pražské předměstí), vytvoření dalších zón 30 v letech 2014 – 2015
 - >>> hrubý odhad celkových nákladů: 500.000,- Kč
- >>> Kampaně Do práce na kole, Do školy na kole
 - >>> organizace soutěže zaměstnaneckých týmů Do práce na kole po vzoru Pardubic a soutěže středních škol Do školy na kole, do roku 2014
 - >>> hrubý odhad nákladů: dle míry zapojení sponzorů
- >>> Automatický sčítač cyklistů se zobrazením počtu zaznamenaných cyklistů za den
 - >>> automatický sčítač cyklistů s displejem zobrazujícím počet průjezdů cyklistů za den, možnost on-line sledování statistik přes internet, umístění u komunikace pro cyklisty s dopravním významem, do roku 2013
 - >>> hrubý odhad nákladů: 100.000,- Kč
- >>> Uzavření vybraných komunikací ve vybraných časech pro sportovní aktivity, především in-line bruslení
 - >>> uzavření Gočárový třídy a vybraných přilehlých ulic ve vybrané hodiny ve vybraných víkendových dnech o prázdninách, po vzoru Opavy a Pardubic, do roku 2013
 - >>> hrubý odhad nákladů: dle míry zapojení sponzorů
- >>> Plány mobility pro základní školy
 - >>> finanční podpora vybraných škol na zpracování a naplňování plánů mobility (např. pro vítěze soutěže Do školy na kole), 2014 - 2015

čas tzv. from door to door (od dveří ke dveřím), tj. čas od opuštění dveří (domu, pracoviště, školy, ...) do vstupu do dveří cíle cesty. Součástí cestovního času je tedy i pěší cesta k zaparkovanému kolu nebo autu, jejich odemykání, čekání na spoj MHD atd. Součástí cestovního času je i případné odklizení sněhu ze zaparkovaného auta.

Cestovní rychlost

Vzdálenost cesty dělená cestovním časem. Ve smyslu této koncepce je vzdálenost (délka) cesty myšlena tzv. from door to door (od dveří ke dveřím), tj. včetně vzdálenosti např. od domovních dveří k zaparkovanému kolu nebo autu, k zastávce MHD a od těchto míst např. ke dveřím pracoviště.

CDV – Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Dopravní indukce

Dopravní indukce je vztah přímé úměry mezi kapacitou dopravní infrastruktury a objemem dopravy. Čím více prostoru danému druhu dopravy poskytneme, tím větší bude jeho podíl. Jinými slovy, každá nová silnice má potenciál přitahovat automobilovou dopravu a zvyšovat po ní poptávku. Indukční potenciál mají všechny druhy dopravy. Například v plánování cyklistické infrastruktury platí, že cyklistů do určité míry přibývá s tím, jak se zlepšuje a zkvalitňuje síť stezek a cyklistické parkovací infrastruktury. Podobně počet chodců narůstá s kvalitou infrastruktury pro pěší.

Generovaná doprava

Doprava, která je vyvolaná existencí objektů jako např. nákupní centra, komerční zóny atd. Bez těchto objektů by neexistovala.

IAD - Individuální automobilová doprava

Integrovaný dopravní systém (IDS)

Systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městskou, regionální, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. Doprava bývá v rámci IDS zajišťována různými dopravními prostředky: železnicí, metrem, tramvajemi, trolejbusy, autobusy, lanovkami nebo plavidly. Integrace může zahrnovat i návaznosti na cyklistickou nebo automobilovou dopravu formou P+R, B+R nebo K+R. Na dopravě v rámci IDS se mohou účastnit různí dopravci, přičemž jízdní řády jednotlivých linek v rámci IDS by měly být optimalizovány, a to bez ohledu na to, který dopravce dotyčnou linku provozuje. Cestující v integrované dopravě používají jednotné jízdenky, které lze použít v celém systému bez ohledu na dopravce a použitý dopravní prostředek. Míra a způsob integrace se však v jednotlivých IDS liší.

Intermodalita

V osobní dopravě znamená využívání více způsobů dopravy v průběhu jedné cesty. Hlavním cílem intermodality je snížení závislosti na IAD propojováním pěší, cyklistické a hromadné dopravy.

MHD – městská hromadná doprava

Management mobility

Management mobility (řízení mobility) je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po IAD prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou tzv. měkká opatření jako informace, komunikování, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními nevyžadují nutně měkká opatření mobility managementu velké finanční investice a mají

vysoký poměr přínosů vůči nákladům.

Modal split

Dělbá přepravní práce, tj. procentuální podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém objemu dopravy v určitém místě a čase. Nejčastěji se vyjadřuje jako podíl počtu cest určitým dopravním prostředkem z celkového počtu cest všemi dopravními prostředky vč. chůze. Průzkum mobility provedený v roce 2009 v Hradci Králové uvádí modal split jako podíl celkové vzdálenosti ujeté na jízdním kole na celkové vzdálenosti ujeté všemi dopravními prostředky (osobokilometry).

Park and ride (P+R)

Park and ride (česky „zaparkuj a jed“) je forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se budováním parkovišť v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů veřejné dopravy nebo zřizováním parkovišť spojených s městem speciální linkou veřejné hromadné dopravy. Budování parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů.

Plán mobility (definice dle [17])

Sada opatření, která jsou zacílena na sladění dopravních potřeb zaměstnanců či jiných cílových skupin (žáků školy, obyvatel městských zón atd.) v rámci daného objektu nebo lokality. Opatření míří k prosazení co nejšetrnějších způsobů dopravy a omezení automobilové dopravy (pouze nezbytné jízdy automobily, pokud je nutno automobil použít, cílem je alespoň koordinovat jízdy a vyčíst kapacitu vozidel k dopravě většího počtu osob). Vhodnými způsoby je také v rámci plánu mobility řešena přeprava zboží a využití stávajících služeb. Plány mobility se dle jejich zaměření dělí do 2 základních skupin:

>>> cílové (destinační)

Jsou využívány s cílem především zvýšit využívání udržitelných způsobů dopravy při přesunech do určité destinace (pracoviště, škola, nemocnice, turistická atrakce atd., přičemž důvod pro uskutečnění většiny cest do/z této destinace bývá obdobný.

>>> zdrojové (rezidenční)

Bývají zaměřeny na lokalitu (obvykle bydliště), odkud jsou uskutečňovány cesty na různá místa z různých důvodů.

Pokud je to účelné, v určité lokalitě mohou být současně vyvíjeny plány mobility spadající do obou kategorií – jejich koordinace by měla být zajištěna v rámci dopravní politiky daného města.

Jiné rozčlenění typů plánů mobility může být podle časové platnosti, rozsahu a úrovně detailního rozpracování cílů i prostředků k jejich dosažení.

časová platnost plánu mobility	rozsah plánu mobility	příklad plánu mobility
trvalý	území místo, objekt škola	městská zóna podnik, nemocnice, kulturní, sportovní nebo rekreační zařízení MŠ, ZŠ, SŠ
dočasný	jednorázová událost	společenská, kulturní nebo sportovní akce, veletrh apod.

Každý plán mobility obsahuje tyto části:

- >>> analytickou (detailní rozbor výchozí situace)
- >>> návrhovou (podrobný popis cílů plány mobility a navržených opatření vedoucích k dosažení těchto cílů)
- >>> závaznou (akční plán, harmonogram aktivit)
- >>> hodnotící část (monitoring, aktualizace)

Tato základní struktura je nutným minimem, které by mělo být ve všech případech dodrženo. Vše ostatní (rozsah, detailní členění jednotlivých kapitol apod.) závisí na konkrétním případě.

Sociální geografie

Součástí geografie, zabývající se studiem aktivit lidské společnosti v územním průmětu a studiem jejich vzájemné interakce s přírodním prostředím. Zabývá se systematickým zkoumáním vzorců a procesů, které tuto interakci utváří, a obzvláště klade důraz na zkoumání příčin a důsledků rozmístění lidské aktivity na zemském povrchu, který studuje ze sociální, kulturní, politické a ekonomické perspektivy.

SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan – Plán udržitelné městské mobility

strategický plán, který vychází z již existujících plánovacích postupů a bere v úvahu integrační, participační a hodnotící zásady s cílem uspokojit potřeby mobility dnešních i budoucích generací a zlepšit kvalitu života ve městech a v jejich okolí. Cílem plánu udržitelné městské mobility je vytvořit udržitelný městský dopravní systém pomocí:

- >>> Zajištění dostupnosti pracovních míst a služeb pro všechny obyvatele;
- >>> Zlepšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel;
- >>> Snížení znečištění, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie;
- >>> Zvýšení účinnosti a nákladové efektivity přepravy osob a zboží;
- >>> Zvýšení atraktivity a kvality městského prostředí.

Školní plán mobility (ŠPM)

Školní plán mobility je specifickým druhem plánu mobility (viz. Plán mobility). Je to dlouhodobý plán pro dosažení bezpečného, zdravého a šetrného dopravování dětí do školy i ze školy – pěšky, na kole (koloběžce, bruslích) nebo veřejnou dopravou. Jedním z hlavních cílů plánu je snížit podíl dětí, které do školy vozí rodiče autem. Vedle vytváření podmínek pro šetrné způsoby dopravy nabízí i důležitý prvek výchovy žáků k samostatnosti a odpovědnosti za sebe i své prostředí. Žáci se podílí na utváření ŠPM. Škola v plánu pojmenuje hlavní problémy s dopravou svých žáků i zaměstnanců, stanoví hlavní cíle vedoucí k podpoře samostatné, zdravé a šetrné dopravy dětí i zaměstnanců do školy a ze školy a určí prostředky (akce, kampaně a aktivity) k jejich dosažení. ŠPM vytváří pro žáky či studenty (stejně jako pro zaměstnance i návštěvníky školy) podmínky k tomu, aby mohli do školy samostatně chodit pěšky, jezdit co nejbezpečněji na kole nebo využívat veřejnou dopravu. Cílem plánu není dosažení nejlepší dopravní obslužnosti školy, resp. nejde o dopravní plán, jak co nejrychleji a nejbezpečněji dopravit dítě autem přímo před školu a stejně tak domů. Vytváření a uskutečňování ŠPM vyžaduje společnou práci žáků, rodičů, pedagogů, zástupců úřadů, policie, dopravních odborníků atd. ŠPM představuje stále se obnovující proces. Měl by se průběžně rozvíjet a stát se součástí dlouhodobého plánu rozvoje školy a samozřejmou součástí školního života, jakož i vzdělávacího procesu. Práci se školním plánem mobility je třeba začlenit do výuky již od raného školního věku průřezově v rámci různých předmětů. Škola může díky plánu mobility demonstrovat své jasné a reálné rozhodnutí aktivně řešit otázky související s životním prostředím, zdravím a sociální problematikou.

Tram-train (vlakotramvaj, tramvlak)

Označení pro dopravní systém a vozidla umožňující přejíždění z železniční tratě na tramvajovou trať, popřípadě pro jízdu po trati, která má smíšené rysy (například železniční trať vedená obcí po ulici), nebo vůbec železniční doprava lehkými osobními vozy. V podmínkách Hradce Králové jsou možnosti tohoto systému ve využití

stávajících železničních tratí k provozu kolejových vozidel městské hromadné dopravy. Z hlediska stávající a výhledové dopravní infrastruktury Hradce Králové se nabízí spojení hlavního nádraží vlakotramvají s budoucími záchytnými parkovišti na okraji města situovanými u stávající železnice, např. napojení města na D11 (křižovatky Kukleny a Plotiště), rychlé spojení hlavního nádraží se Slezským Předměstím nebo obchodní zónou Březhrad.

Udržitelná doprava, udržitelný dopravní systém (definice dle [12])

Udržitelná doprava je taková doprava, která usiluje o udržitelnost, tedy taková, která se snaží minimalizovat svůj dopad na prostor a životní prostředí a využívat obnovitelné zdroje energie. Za typické příklady takové dopravy je považována chůze, jízda na kole, veřejná doprava nebo sdílení automobilů. Dopravní systém nemůže být chápán jako trvale udržitelný, pokud produkuje vysoké množství dopravních nehod nebo pokud jeho rozmach klade stále větší požadavky na potřebu nové infrastruktury a prostoru. Udržitelným systémem není ani ten, v němž je nerovnováha v možnostech dopravní dosažitelnosti a v platbě skutečných nákladů a dopadů dopravy. Vzhledem k ohromnému dopadu dopravy na společnost je nezbytné identifikovat dopravní strategie, které chápou a řeší dopravu jako komplexní systém a zahrnout ty, které se snaží řešit pouze jeden dopravní problém na úkor ostatních. Strategie a programy, které si kladou za cíl např. omezit dopravní zácpy stavbou nové infrastruktury, nemohou být považovány za udržitelné, neboť nová infrastruktura sice dočasně kongesci potlačí, avšak ve většině případů generuje novou dopravu se všemi jejími negativními vlivy. Takováto strategie pouze oddaluje jeden problém (kongesci) a navíc zhoršuje ostatní problémy. Podobně strategie, které redukuje spotřebu pohonných hmot a množství produkovaných emisí (alternativní paliva, elektromobily), avšak nevedou ke snížení počtu automobilů, nemohou být považovány za udržitelné, neboť ve svém důsledku vedou ke zvyšování kongescí, počtu nehod a nákladů na dopravu. Udržitelnou strategií pro tento konkrétní případ by byla taková, která vede k potlačení kongescí a zároveň snížení znečištění, počtu nehod a nákladů na dopravu, zlepšení podmínek pro nemotorizované způsoby dopravy a podpoře efektivnějšího využívání území. Následující přehled shrnuje dopady dopravy na ekonomiku, společnost a životní prostředí. Tyto vlivy nelze chápat samostatně, neboť se navzájem ovlivňují a zasahují do všech tří oblastí.

1, ekonomická oblast	2, sociální oblast	3, enviromentální oblast
Dopravní kongesce	Nerovnost dopadů	Znečištění ovzduší
Bariéry v mobilitě	Sociální exkluze	Klimatické změny
Škody způsobené nehodovostí	Vlivy na zdraví	Ztráta habitatu
Náklady na infrastrukturu	Soudržnost komunit	Znečištění vodních zdrojů
Náklady uživatelů	Životaschopnost komunit	Vlivy na koloběh vody
Spotřeba neobnovitelných zdrojů		Hlukové znečištění

Prameny:

- [1] AUGUR Consulting s.r.o., Společný evropský indikátor A.1 „Spokojenost občanů s místním společenstvím“, 2009
- [2] AUGUR Consulting s.r.o., Cesta dětí do školy a zpět, dotazníkové šetření 2009, závěrečná zpráva, 2009
- [3] AUGUR Consulting s.r.o., Společný evropský indikátor A.3 „Mobilita a místní přeprava cestujících“, 2009
- [4] City of Copenhagen, Copenhagen – City of Cyclists, Bicycle account 2006, City of Copenhagen, 2007
- [5] CROW, Design manual for bicycle traffic, CROW Ede, 2006 (anglická verze 2007)
- [6] EPOMM (European Platform on Mobility Management), www.epomm.eu
- [8] The European Network for Cycling Expertise, Cycling and Economics, 2010
- [9] Fiala, M., Návrh organizace parkování ve vymezené oblasti středních a vysokých škol Hradce Králové, 2010
- [10] Lemmers, L., How Amsterdam plans to reduce car traffic, 1995
- [11] Ministrie van Verkeer en Waterstaat, The Netherlands, Cycling in the Netherlands, 2007
- [12] Pokorný, P., Trvale udržitelný dopravní systém, CDV v.v.i., 2006
- [13] ROJAN, J. – SLABÝ, P. – DLOUHÁ, E. et al. Městské komunikace. Praha: ČVUT, 1994.
- [14] QUEST (Quality management tool for urban energy efficient sustainable transport), Program IEE (Intelligent Energy Europe), 2011
- [15] Sperat, Z., Stav cyklistické dopravy v Hradci Králové, 2011
- [16] Sperat, Z., Průzkum cestovních časů v Hradci Králové, 2009
- [17] Šmíd, P., Lukešová, P., Mourek, D., Plány mobility – Přínos pro podniky a instituce, Nadace Partnerství, 2011

Seznam příloh:**Příloha 1 - Podpora cyklistické dopravy ve statutárních městech ČR a vybraných evropských městech**

Tabulková forma srovnání jednotlivých měst z pohledu řídicích dokumentů podpory cyklistické dopravy, celkové a průměrné investice na obyvatele do cyklistických opatření, začlenění městského cyklistického koordinátora do systému města aj. Stav údajů je k prosinci 2010.

Příloha 2 - Zahraniční zkušenosti v oblasti plánování mobility

Text vychází ze zkušeností konzultační firmy, věnuje se firemním plánům mobility v Nizozemsku, Belgii a Německu.

Příloha 3 - Ekonomické přínosy cyklistické dopravy

Smyslem přílohy je vyvrátit rozšířený mýtus, že s omezováním přístupu individuální automobilové dopravy do center měst dojde k poklesu tržeb podnikatelů v dotčeném území. Uvedeny jsou závěry zahraničních výzkumů, které byly na toto téma zpracovány.

Příloha 4 - Car-sharing v evropských městech

Představen je car-sharing jako rozvíjející se systém sdílení vozidel. Uvedeny jsou konkrétní příklady a jejich dopady, především z německých měst. Z ČR je uveden příklad car-sharingu v Brně.

Příloha 5 - Omezování automobilové dopravy v Amsterdamu

Informace o tom, jak občané Amsterdamu již v roce 1992 v referendu rozhodli, že chtějí radikální omezení automobilové dopravy v centru města. Uvedena jsou konkrétní opatření, která byla zavedena, a jejich dopady na dopravu i ekonomiku města.

Na tomto odkazu: <http://www.hradeckralove.org/urad/cyklo doprava-v-hradci-kralove> jsou ke stažení další související informace a podklady, konkrétně:

Stav cyklistické dopravy v Hradci Králové – podkladový materiál pro pracovní jednání s vedením města

Obsahuje informace o dopravních průzkumech a potřebách obyvatel města, uvádí příklady realizovaných stezek pro cyklisty, obsahuje výtah z volebních programů hradeckých koaličních stran ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy.

Průzkum cestovních časů v Hradci Králové

Srovnání cestovních časů pěší, cyklistické, městské hromadné a automobilové dopravy na vybraných cestách v rámci města.

Využívání cyklostezek cyklisty v Hradci Králové

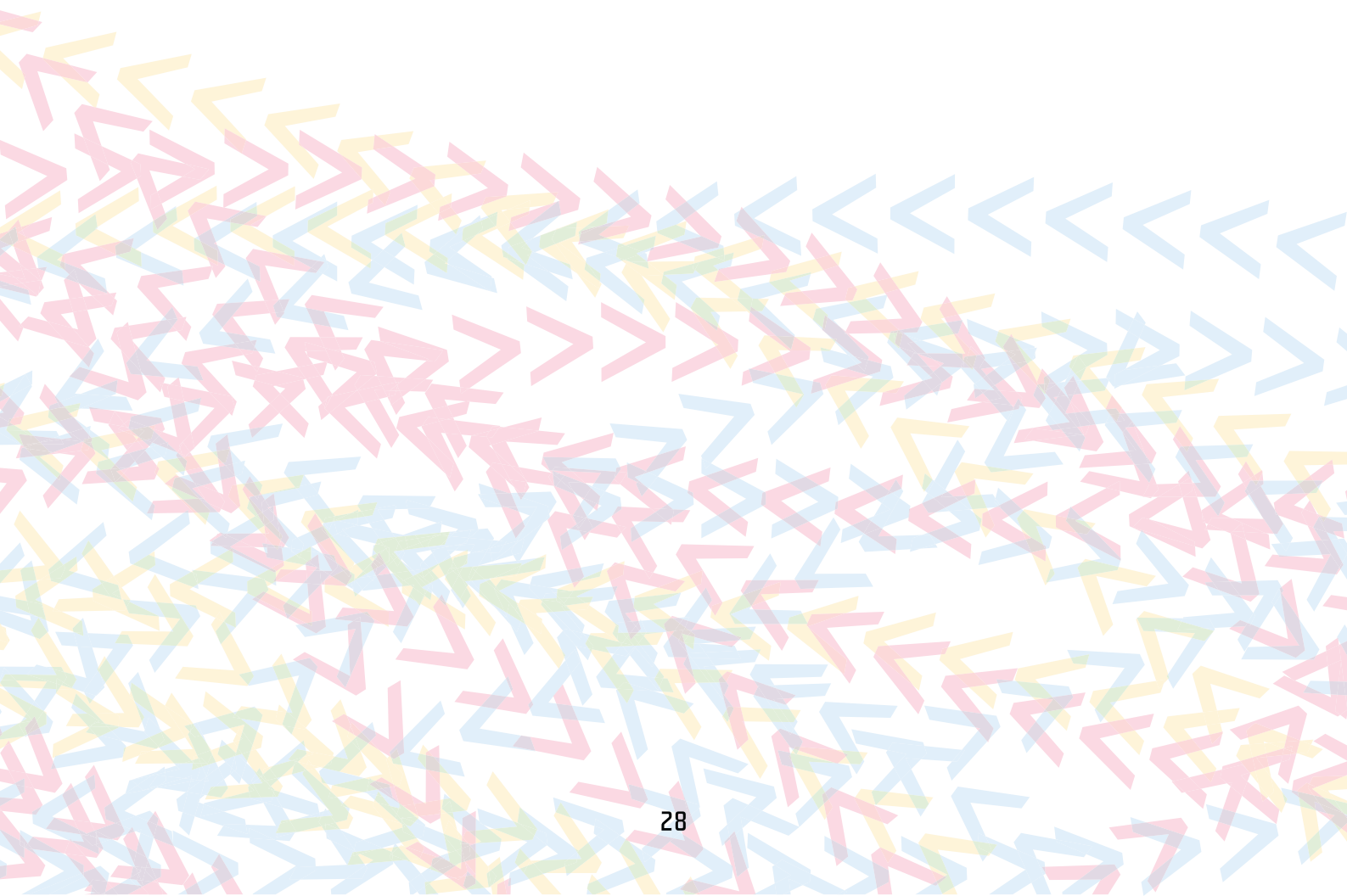
Vyhodnocení průzkumu z roku 2008, při kterém bylo sledováno, jak cyklisté využívají cyklistické stezky v přidruženém prostoru. Je provedena analýza toho, proč některé stezky ignoruje více než polovina cyklistů jedoucích daným profilem.

Bezpečnost cyklistické dopravy

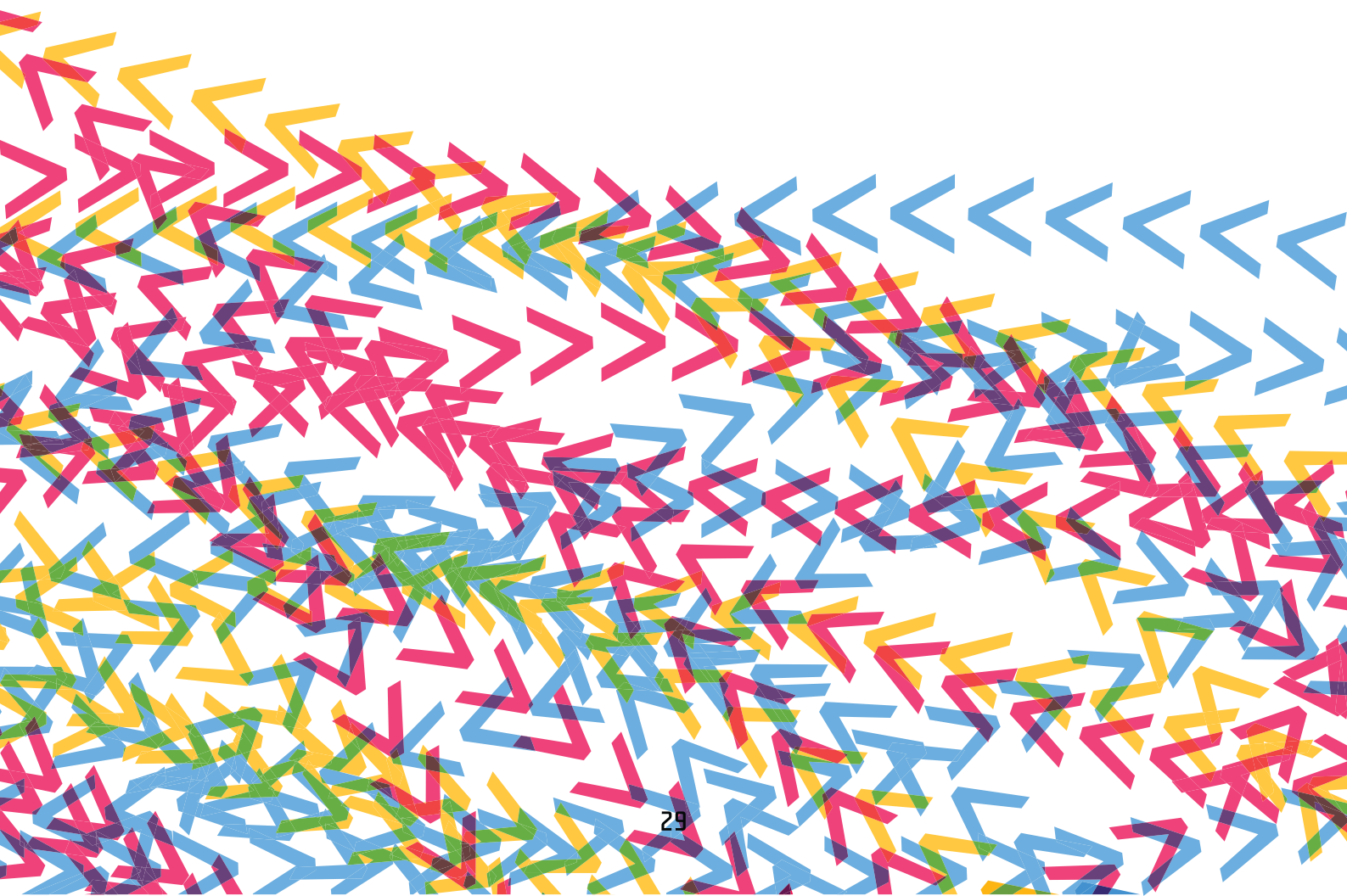
Článek je souhrnem výtahů ze zahraničních publikací, konzultace s nizozemským dopravním expertem a analýzy české a nizozemské databáze nehod cyklistů.

Podpora cyklistické dopravy v nizozemských městech Delft a Houten

Přiblížení cyklistické infrastruktury v uvedených městech, srovnání města Delft (90.000 oby.) s Hradcem Králové.



PŘÍLOHY



Stavutární Město	Kontaktní osoba	1 koordinátor	2 odbor	3 od roku	4 mohutnost (počet lidí)	5 schválený materiál	6 rozpočet na cyklo (Kč)	7 rozpočet cyklo/doprava celkem (%)	8 rozpočet cyklo/obyv (Kč)
Praha	Polák Pavel gu@cityofprague.cz, Katerina.Zemanova@cityofprague.cz	Dívalné in. roli koordinátora plní předseda Komise RHMP pro cyklistickou dopravu a další členové Komise. Někdy předseda je externista a Komise není výkonný orgán. Na TSK hl. m. Prahy je koordinátor pro cyklistiku, je zařazen v investičním úseku	Odbor kanceláře primátora, politická síla fungovala díky osobnímu spojení s primátorem Prahy	2103	1 koordinátor, 1 stálý konzultant financovaný TSK	Koncepce I generel od října 2010	Požadováno necelých 100 mil. Kč z rozpočtu kapitoly Doprava	0,26 - 0,55 %	80
Brno									
Olomouc	Jasák Štefán j@ojk@ostrava.cz	ano	odbor dopravy	1395	1	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě	2006 celkem: 4,9 mil Kč 2007 celkem: 6,5 mil Kč 2008 celkem: 15,8 mil Kč 2009 celkem: 43,1 mil Kč 2010 celkem: 19,8 mil Kč	není sledováno	63
Píseň	Dymarová Pavla dymarova@plzen.eu	ano	Správa veřejného statku města Pízně - příspěvková org. spadá pod Tech. úřad magistrátu města Pízně	1398	1	Generel cyklistických tras města Pízně (schvál. 2001)	Cyklistická doprava není samostatná položka rozpočtu, ač se platí z rozpočtu na dopravu a opravy komunikací. Vzhledem k tomu, že stavba komunikace pro cyklisty je často součástí stavby podporující i jiné druhy dopravy, nelze spočítat, kolik peněz je vydáváno přímo na cyklistickou dopravu.		
Dělnice	Černý Marek marek.cerny@olomouc.cz	ne				Generel cyklistických tras (je podkladem pro nový ÚP)	3 - 5 mil.	-	39
Liberec	Marie Bartošová bartosova.marie@magistrat.liberec.cz	ne				Generel cyklistické dopravy schválený zastupitelstvem města v r. 2005	odbor technické správy veřejného majetku: r. 2010 - 2 mil. Kč	0,9% (2mil Kč / oprava komunikací 2010, 140 000 tis. Kč; investice komunikace 2010 79 000 tis. Kč)	Než přesně vyčísit, u některých staveb je cyklistická součástí stavby celé komunikace, statistiku nákladů na cyklistiky nevedeme
České Budějovice	Sram Michal sram@csbujovice.cz	ano	územního plánování a architektury	2007	0,1	ÚP vč. cyklostrategie, Aktualizace koncepce cyklistické dopravy na území města České Budějovice pro období 2009 - 2014	průměrně 10 mil. Kč (pravidelně každý rok získáváme dotace na cykloprojekty ze SF01) - např. v r. 2009 město investoval 15.337.000 Kč z toho bylo 2.465.000 Kč ze SF01.	neznámo	100
Hradec Králové	Šimoněk Karel Karel.Simonek@hrmk.cz	ano	odbor hlavního architekta	2001	17 v rámci pracovního náplně	ÚP, Zásady dopravní politiky pro období 2003-2010 - schváleny v zastupitelstvu města	nedá se v rychlosti přesně uvést - jde o souhrn prostředků na plánovací a projektovou přípravu, vlastní investice do cykloinfrastruktury (stezky, stojany, značení), investice do nových komunikací a veřejných prostor, opravy, úpravy silničního provozu, apod		

Stavutární Město	Kontaktní osoba	Kontakt	1 koordinátor	2 odbor	3 od roku	4 mohutnost (počet lidí)	5 schválený materiál	6 rozpočet na cyklo (Kč)	7 rozpočet cyklo/doprava celkem [%]	8 rozpočet cyklo/obyv (Kč)
Ústí nad Labem	Romanová Alena	alena.romanova@mapyul.cz	ne	součinnost odboru dopravy a strategického rozvoje	díraz na cyklo dopr. av od r. 2006-7	celkem 5 lidí v rámci svých úvazků	Generel a studie proveditelnosti turistických cest a cyklostezek 2003; Bypad Audei, Bypad AKční plán 2010	opatření se hrají z různých kapitol, především drobná opatření	kapitola cyklo doprava není součástí rozpočtu	takže letze vyšší
Čadčovice	Marie Marouš	Martin.Marousec@mmj.cz	ano	odbor dopravy	1996	nelze určit	žádný	20 - 50 mil.	5 %	208 - 320
Havířov										
Zlín										
Kladno	Musil Jaromír	musil@jstokladno.cz	ne					3,7 mil. (3 mil. Kč na investice, 0,7 mil. Kč na údržbu stávajících cyklostezek)	2 %	53
Most										
Karvíná	Simerda Jan	jan.Simerda@karvina.cz	ano	odbor místního hospodářství	2009	1,5 (1 přímo pro cyklo dopravy, zbytek různé, převážně z Odboru investic, který realizuje akce většího rozsahu)	Generel cyklistické dopravy na území města Karviné	v r. 2010 1 mil. Kč na běžný provoz a údržbu (r. 2011 asi cca 0,5 mil. Kč), další se odvíjí podle jednotlivých jmenovitých akcí s konkrétním rozpočtem a přiznanými dotacemi	Těžko vyčíslit, u některých akcí je cyklostezka součástí stavby celé komunikace.	12
Frydek-Místek	Buží Martin	duzi.martin@hydekymstek.cz	ano	odbor dopravy a SH	2002	část naplně, není na to vyčleněn úvazek	generel	140 000	140tis/271000tis (celý rozpočet odboru) = 0,0516 %	2,3
Čpava										
Karlovy Vary	Skoupá Daniela	d.skoupa@mkkv.cz	ne				Konceptce rozvoje cyklotras a cyklostezek na území města Karlovy Vary	není veden	-	-
Decín	Domašinská Renáta	renata.domasinska@dmndecin.cz	ano	odbor rozvoje	2004	0,1	Program postupné realizace cyklotras a cyklostezek v městě Decín (2003)	Pro rok 2011 a roky nejbližší nemáme v rozpočtu vyčleněny téměř žádné finanční prostředky. Ústecký kraj bude realizovat za pomoci dotace : ROP v letech 2011 - 2012 cyklostezky na území Decína (část Labské a Ploučnické), Město Děčín v nejbližších letech bude plnit 2 IPRM, jehož součástí cyklostezky nejsou a tyto plány oděrpají většímu financí z rozpočtu měst. V předchozích letech město vybudovalo Stezku pro pěší a cyklisty - soutok Labe a Ploučnice za pomoci dotace ze SRDP - kolaudace v roce 2016, celkové náklady 7,6 mil. Kč, délka 1,5 km a v roce 2008 byla zkolaudována lyžistická stezka Viděh - Hamburk, úsek Prosečnický Zleb, nádraží - Prosečnický Zleb, Čertova Voda, ležící náklady činily cca 27 mil. Kč, dotace ze SFOP 5,9 mil. Kč, délka 3 km.		
Teplice	Holická Jitka	Holicka@teplice.cz	ano	Odbor dopravy a životního prostředí	nezjištěno	1	žádný, spolupráce s Krajským úřadem v rámci konceptce cyklo v kraji	V rámci potřeb či prosazení jednotlivých akcí z rozpočtu (rezervy); v Tepličích nedošlo k rozšíření cyklotras od roku 2005		
Chomutov										

Střetání Město	Kontaktní osoba	Kontakt	1. koordinátor	2. odbor	3. od roku	4. možnost (počet lidí)	5. schválený materiál	6. rozpočet na cylo (Kč)	7. rozpočet cyklo/doprava celkem (%)	8. rozpočet cyklo/byv (Kč)
Jihlava	Hana Hejkrlová	hana.hejkrlova@jihlava-city.cz	ne, jen pracovní tým vč. případně, celkem cca 10 osob				Generel cyklo dopravy a cyklo tras na území města Jihlavy z roku 2003	Rozpočet města na výklostezky: rok 2007 - částka 4167 tis. Kč rok 2008 - částka 21 918 tis. Kč rok 2009 - částka 914 tis. Kč rok 2010 - částka 3737 tis. Kč	každoročně jiný poměr, závisí na podobě schváleného kapitálového rozpočtu - lze dohledat na http://www.jihlava.cz/rozpocet-a-hospodareni-mesta/ds-53321/archiv=0&p1=50 122	150
Přerov	Zlámka František	frantisek.zlamka@prerov.cz	vystavěloz cyklostezek se zabývá Odbor rozvoje	odbor rozvoje	1993	dle potřeby v rámci své pracovní náplně	Návrh cyklistických tras a cyklostezek v Přerově - studie (2002)	Statistický nákladů (odpovědi 6. - 8.) nevíme, protože budujeme cyklostezky nejen jako samostatné stavby, ale i v rámci dalších investičních akcí jako jsou budování nových komunikací (nové propojení s místní částí, propojení ulic - silnic II. třídy na okraj města), rekonstrukcí účelových komunikací (jako cyklostezky), rekonstrukcí a oprav chodníků (vč. rozšíření), regenerace panelového sídliště a další společně investice.		

Statutární Město	Kontaktní osoba	Kontakt	1 koordinátor	2 odbor	3 od roku	4 mohutnost (počet lidí)	5 schválený materiál	6 rozpočet na cyklo (Kč)	7 rozpočet cyklo/doprava celkem (%)	8 rozpočet cyklo/obyv (Kč)
Zahraničí										
Stockholm, Švédsko	Kristian Karlsson	kristian@stoc.komm.se		odbor dopravy			nejasná strategie	malý		312 Kč
Edsberg, Švédsko	Jonas Åker				3-4		strategie	156 mil Kč		720 - 960 Kč
Copenhagen, Dánsko	Anders Ribi				1999	odsohlasilo				
Bern, Švýcarsko	Julian Ebler	www.bernt.ch/fuss-velo	dopravní plánování	odb. pesi a cyklo dopravy	vykládové hlášení, funkce od 2001		Strategie 2020, konkrétní rozpracování 2009-2012	ročne na cykloprojekty odboru 16mil Kč, na ostatní projekty ve prospěch cyklo a pesi dopravy 52mil Kč		123-100 Kč
Berlin, Německo	Bowhart Horn	buchoard.horn@senstaad.berlin.de	dopravní plánování	odb. cyklo dopravy	FährRat od 2003	6	2004 odsouhlasena Strategie 2010/15			120 Kč
Viedeň, Rakousko	Frank Blaha	franz.blaha@wien.gv.at	Organizování dopravy	odb. cyklo dopravy	2003 centrálne		2003 odsouhlasen plán výstavby cyklopatreni do 2010	6mil EUR ročne na výstavbu + extra stojany, nove infotabule		85 Kč
Delft, Nizozemsko (95,000 obyv.)			ano	odbor dopravy		3	Delft Fiets akční plán 2005-2010	15 000 000		
Amstředám, Nizozemsko (742,000 obyv.)										26,95 €
Raalte, Nizozemsko (28,000 obyv.)										24,4 €
Nijmegen, Nizozemsko (159,000 obyv.)										15,6 €
Den Haag, Nizozemsko (475,000 obyv.)										13,9 €
Groningen, Nizozemsko (181,000 obyv.)										12,6 €
Utrecht, Nizozemsko (135,000 obyv.)										12,6 €
Zwolle, Nizozemsko (113,000 obyv.)										11,0 €
Deventer, Nizozemsko (69,000 obyv.)										9,95 €
Haarlem - regiony Nizozemsko, 1 mil. obyvatel			ano							3,29 €
Nizozemsko 16 mil. obyvatel - ministerstvo dopravy			ano			0,25 (2007)	nezjiženo Národní cyklistický plán	480 000 000 1,536 mil	16,60% 40 % (2003)	480 Kč 96 Kč

Dotazy:

- 1/ má město cyklistického koordinátora? (přímým cyklistický koordinátor se rozumí úředník, který se zabývá problematikou cyklistické dopravy ve městě, možná i na část úvazku)
- 2/ politická síla cyklistického koordinátora (posl. jeho odbor - správní)
- 3/ od jakého roku cyklistický koordinátor funguje
- 4/ povinnost cyklořadu (opšer. níl. kteří se na úrade. zabývají cyklo dopravy; např. 3 lidi na 0,5 úvazku = 1,5)
- 5/ schválený řídicí materiál (generel, koncepce, ...)
- 6/ rozpočet na cyklo dopravy (Kč)
- 7/ poměr rozdílu na cyklo dopravy/na vešterou dopravu
- 8/ rozpočet na cyklo dopravy na 1 obyvatel města (Kč/obyv.)

Zahraniční zkušenosti v oblasti plánování mobility

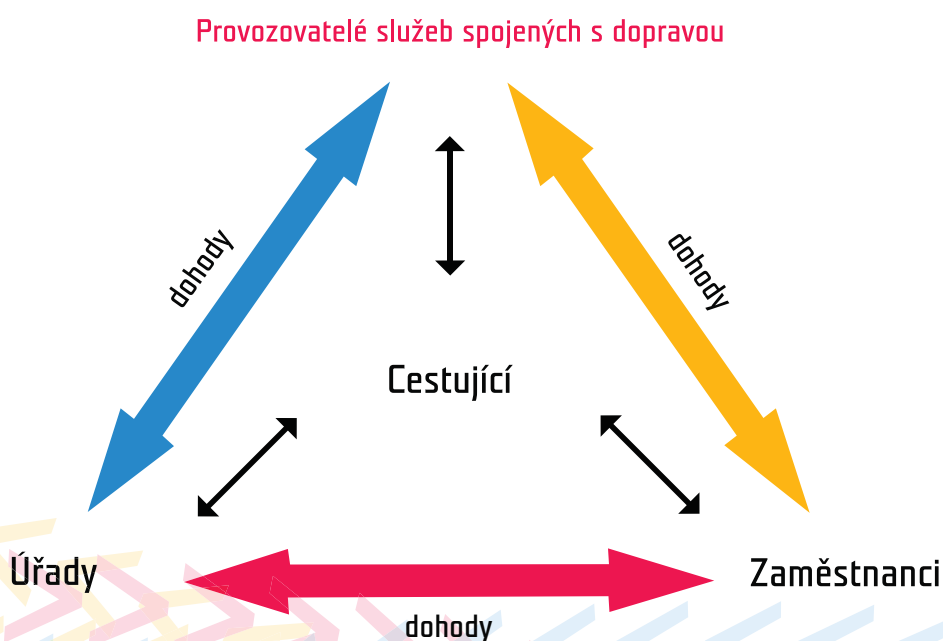
Text je výtahem z dokumentu „Guide for elaboration of Mobility Plans of companies nad services – Great generators of attractors of displacements“, Joep Coopmans and Niels Haenen, DHV Netherlands, překlad Zbyněk Sperat, 2012

Nizozemsko >>>

S plánováním mobility se v Nizozemsku začalo již na počátku 90. let minulého století. V období let 1998 – 2005 přešlo Nizozemsko od firemních plánů mobility, které řešily dopravu vždy jen pro jednu organizaci, k plošnému řešení – managementu mobility. Důvodem bylo zvýšení účinnosti a efektivity takového přístupu. Mobility management slouží ke splnění více cílů a řeší (homogenní) plochy s větším potenciálem dosáhnout výsledků.

Cílem plánování mobility je omezit zbytnou automobilovou dopravu.

Princip fungování vyjadřuje následující schema:



Důvody, proč firmy samotné mají zavést mobility management, jsou následující:

- >>> mobilita a dostupnost je předpokladem pro to, aby firma fungovala; špatnou dostupnost je třeba zlepšit
- >>> minimalizace nákladů mobility (platby za dojíždění do práce a služební cesty)
- >>> rozšíření dostupnosti nabídkou lepší přístupnosti pro veřejnou dopravu a jízdu na kole jak pro zaměstnance, tak pro zákazníky
- >>> omezení a snižování počtu parkovacích míst
- >>> ambice firem působit jako udržitelné společnosti / sociální odpovědnost (image firmy)

Nástroje pro jeho zavádění opatření jsou:

- >>> Legislativní
 - >>> regulace počtu parkovacích míst ve specifických lokalitách
 - >>> regulace dopravy v území a následná opatření z toho vycházející
 - >>> zákon na ochranu životního prostředí (omezení hluku, emisí) nutí firmy řešit příslušná opatření

- >>> **Poskytování finanční podpory**
 - >>> dotace procesů nutných k zavedení plánů mobility
 - >>> podpora zavádění příslušných opatření
 - >>> podpora provozovatelů hromadné dopravy ke zvyšování dostupnosti firem
- >>> **Iniciativy k usnadnění a stimulaci managementu mobility**
 - >>> finanční zvýhodňování firem, které zavádí management mobility
 - >>> vytvoření organizací, které pomáhají s procesem přípravy a zavádění
 - >>> vytváření dohod mezi jednotlivými stranami

Nejsilnější opatření, které mohou úřady používat jsou regulace související s vydáváním povolení:

- >>> stavební povolení: nastavení limitů v počtu parkovacích míst v dané lokalitě s ohledem na územní rozvoj
- >>> povolení v oblasti životního prostředí (prostřednictvím environmentálního managementu): prevence poškození životního prostředí. Firmy, které produkují mnoho dopravy, musí prokázat (prostřednictvím plánu mobility) splnění emisních limitů. Aktuální limity v oblasti životního prostředí:
 - >>> firma nad 100 zaměstnanců
 - >>> více než 500 návštěvníků za den
 - >>> více než 1 mil. km nákladní dopravy

Vynucování těchto limitů je v rukou městského úřadu, který má jistý stupeň volnosti v zavádění aplikací.

V současné době probíhá v Nizozemsku prostřednictvím „Pracovní skupiny mobility managementu“ k přehodnocení a přeformulování zákona a nařízení souvisejících s mobility managementem. Záměrem je podpořit aplikace mobility managementu, které se zaměřují na 3 oblasti:

- >>> podmínky zaměstnanců (včetně řešení mobility v pracovních smlouvách, opatření finanční podpory atd.)
- >>> dohody, závazky a smlouvy v rámci území (regionu)
- >>> komunikace

Belgie >>>

V roce 2003 byl v Belgii přijat zákon, který nutil firmy velikosti nad 100 zaměstnanců ke sbírání a podávání informací o dopravním chování svých zaměstnanců. Tato povinnost podávat informace zvýšila zájem firem o to, aby problém mobility řešily. Na základě těchto informací může firma s pomocí úřadu vypracovat plán mobility. Předávání informací proběhlo poprvé v roce 2003, podruhé v roce 2008. Stimuly z národní úrovně skončily a aktivitu převzaly regiony.

Region Flandry v současné době nemá žádný právní rámec pro firemní plány mobility, ale v současné době zavádí následující opatření k podpoře mobility managementu:

- >>> informační a komunikační nástroje s uvedením dobrých příkladů, aktuální zpravodajství, každoroční konference
- >>> vzdělávací programy a související podpůrná opatření jako kalkulační programy pro ohodnocení nákladů
- >>> regionální centra mobility (pomáhají se zaváděním plánů pro každodenní dojíždění) (od 2003)
- >>> fond na podporu projektů, které podporují udržitelnou dopravu (od 2007)
- >>> dohody zaměstnavatelů s dopravními podniky, zlevněné jízdenky
- >>> finanční dohody se státními drahami
- >>> databanka pro car-pooling
- >>> finanční opatření pro zaměstnance

Region Brussels v roce 2004 zavedl zákonnou povinnost implementace plánu mobility pro společnosti s více než 200 zaměstnanci (na jednom místě). Zákon se opírá o snížení znečištění vzduchu.

Z regionu Wallonia nejsou dostupná data.

Německo >>>

V Německu na rozdíl od Nizozemska a Belgie není zákonná povinnost řešit management mobility a plány mobility pro firmy. Je to dobrovolná aktivita firem, přijímat specifická opatření ve smyslu managementu mobility a brát odpovědnost za dopravu, kterou generují.

V roce 2007 však probíhaly diskuze mezi vládou, asociací řidičů a národní energetickou agenturou, ze kterých měla vzejít podpora mobility managementu včetně firemních plánů mobility. Byl vytvořen program „efficient mobile“, který zahrnoval organizační strukturu, koncept a množství aktivit. Cílem je změnit myšlení a zavést opatření mobility managementu v Německu.

Místo toho, aby byl na firmy vyvíjen nátlak, používají motivační opatření prostřednictvím usnadnění a stimulace:

- >>> opatření zaměřená na úsporu nákladů
- >>> opatření na úsporu energie a poškození životního prostředí
- >>> opatření zaměřená na zdraví lidí (zaměstnanců) a jejich kondici

Program se skládá z následujících prvků:

- >>> 15 regionálních koordinačních center pro podporu a poskytování know-how
- >>> první rada odborného konzultanta zdarma
- >>> soutěž o úspěšné projekty „nejlepší příklad“ a „úspěšný koncept“
- >>> regionální síť pro přenos standardů, nástrojů a znalostí
- >>> komunikace a distribuce materiálů a dokumentů
- >>> generel mobility managementu, akční programy, analýzy, vyhodnocování zkušeností a příkladů

Tyto aktivity financuje nebo jejich financování zprostředkovává vláda (Ministerstvo životního prostředí). Implementace jednotlivých aktivit je decentralizovaná mezi jednotlivé regionální organizace.

Získané poznatky >>>

Obecné zkušenosti vycházející z letitých zkušeností a aplikací firemních plánů mobility (především z Nizozemska):

- >>> je efektivnější zvolit přístup, který plošně řeší větší území, než jednu konkrétní firmu. Rozšíření zájmového území (ve kterém je více cestujících) umožní firmám sdílet zařízení a řešení založená na cyklistické a hromadné dopravě budou efektivnější s ohledem na náklady
- >>> velmi efektivní je používat kombinaci push a pull opatření (restriktivních a motivujících?). Používání pouze motivačních opatření (levnější a lepší řešení alternativní dopravy) se ukazuje jako neefektivní.
- >>> zavedení firemních plánů mobility bude úspěšné a efektivní pouze v případech, kdy firmy čelí problémům s parkováním a dopravní dostupností (nebo pokud je k tomu nutí zákon)

Nizozemsko vytvořilo 7 „zlatých pravidel“ pro úspěšnou aplikaci mobility managementu:

1. vytvořit win-win situace, ze kterých profituje více zainteresovaných stran
2. mobility management je v základu organizační záležitost, proces řízení je proto nejdůležitější
3. řešení je možno najít ve zlepšení fyzické dostupnosti, ale také flexibilitou pracovní doby, sociálním bezpečím, zákony nebo udržitelností

4. cestující si vždy vybere takovou volbu, která je pro něho výhodná; tuto volbu je třeba respektovat a vymezit správně hranice podmínek
5. je to oblast nalezení rovnováhy – mezi způsobem a obsahem, mezi nálehavostmi a šancemi, mezi pobídkami (návody) a tresty
6. monitoring a komunikace nad dosaženými výkony výsledky je naprosto zásadní
7. mobility management je pouze o lidech; je třeba používat energii a drive kdykoliv je to třeba, komunikovat, vytvořit si důvěru a vazby, jednat transparentně

Jako nejefektivnější (aplikovatelná) opatření pro firemní plány mobility se v praxi osvědčují:

motivační opatření:

- >>> nabídka (nových) alternativních dopravních způsobů (cyklo, hromadná doprava) ve firmě
- >>> snadné používání alternativní dopravních způsobů
- >>> levnější jízdenky na hromadnou dopravu
- >>> nabídka cyklistické (parkovací) infrastruktury
- >>> stimulace car-poolingu
- >>> stimulace poptávky prostřednictvím komunikace
- >>> finanční opatření

restriktivní opatření:

- >>> restriktivní politika dostupnosti parkovacích míst pro zaměstnance

Ekonomické přínosy cyklistické dopravy

Text je překladem kapitoly The urban economy and the quality of life dokumentu The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy; Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation, the Hague, 2000; překlad Zbyněk Sperat, 2010

Ekonomika města a kvalita života

Častá otázka, kterou si kladou zástupci měst, když uvažují o cyklistické dopravní politice, je, do jaké míry může ovlivnit ekonomiku města. Tato otázka je na místě, když je třeba rozhodnout se mezi osobní automobilovou a hromadnou dopravou a mezi cyklistickou a pěší dopravou.

Otázka se týká 2 úrovní: První je úroveň centra (buď ve smyslu centra města, nebo čtvrti, obchodního nebo zábavního centra). Druhá je úroveň celého města, která zahrnuje i image města a jeho efekty na vytváření obchodních příležitostí. O cyklistické politice je známo, že významně přispívá k přístupnosti města a kvalitě života ve městě a tím tedy i k městské ekonomice.

Přístupnost a kvalita života jdou ruku v ruce

Vizitkou většiny měst je jejich centrum. To určuje celkové vnímání města a generuje důležité příjmy. Dostupnost center měst po celém světě je omezena vzrůstajícím užíváním osobního automobilu. V extrémních případech to vede k odchodu obchodníků, firem a lidí s vyššími příjmy. Tato situace nastala v mnoha amerických městech, ale je to problém i Evropy. Vede k degeneraci a kriminalitě, poškozuje ekonomiku celého města. Mnoho měst proto v posledních 10 – 20 letech začalo „vymáhat“ prostor od automobilové dopravy zpět. Nástroji k obnově srdcí měst jsou pěší zóny, placené parkování, opatření pro cyklisty a zlepšování hromadné dopravy.

Dobrym příkladem je dánská Kodaň, kde mezi roky 1962 a 1996 došlo ke snížení počtu parkovacích míst z 3100 na 2000 a bylo vybudováno 95,000 m² chodníků a ploch pro pěší. Navíc byly vylepšeny podmínky pro cyklistickou dopravu - rozšířena síť cyklistických komunikací, byla vybudována zařízení pro parkování kol, byl vytvořen cyklistický generel a proběhly různé kampaně na podporu užívání kola. Došlo i k opatřením na podporu hromadné dopravy. Výsledkem byla skutečnost, že ulice začaly rozkvétat, objevily se trhy, hudební a další společenské a ekonomické aktivity. Zatímco v národním měřítku došlo mezi lety 1970 a 1990 k nárůstu užívání auta o 80%, používání aut v Kodani se ve skutečnosti snížilo. 25% tamních domácností vlastní automobil, což je samozřejmě méně než je národní průměr. Důsledkem je skutečnost, že 28% všech cest v rámci Kodaně se uskuteční na kole a 19% cest pěšky.

Podcenění cyklistů jako zákazníků

Obchodníci v centrech měst přeceňují (nadhodnocují) počty zákazníků, kteří přijíždějí autem. V Nizozemsku na toto téma byl, resp. musel být, proveden výzkum, aby obchodníkům dokázal, že složení jejich zákazníků je pestřejší než předpokládali. Mimo to, cyklisté ani neutratí méně než motoristé, pouze musí jezdit častěji aby odvezli všechny své nákupy. Obrat obchodníků obecně nezávisí na tom, zda jsou jejich obchody dosažitelné autem.

Studie chování zákazníků provedená v nizozemském Utrechtu ukazuje, že cyklisté ve skutečnosti utratí více peněz než motoristé.

Tab.: Způsoby dopravy zákazníků do centra Utrechtu

	Způsob dopravy v %	Průměrná útrata v Kč (rok 2000)	Celková útrata v %
Pěšky	15	660	11
Kolo / moped	26	825	25
Auto	17	1140	22
Vlak	23	840	22
Příměstská tramvaj	3	940	3
Dálkový autobus	7	955	8
Autobus MHD	9	725	8
Celkem	100	860	100

Další významná informace se vztahuje k podílu veřejné dopravy (41%), která zdůrazňuje oblastní (regionální) funkci centra Utrechtu. Když byli obchodníci dotazováni, co je na jejich obchodu atraktivní, jejich hodnocení míry dostupnosti pro automobily bylo nižší, než by se mohlo zdát. V dotazníkovém průzkumu provedeném v nizozemském Enschede a Utrechtu byly často uvedeny následující faktory:

	% respondentů
1 Výše nájmu	88
2 Přítomnost dalších obchodů	80
3, 4 Vzhled okolí	76
Viditelnost obchodu	76
5 Umístění v centrální oblasti	68
6 Sžítí se s místem, ve kterém se obchod nachází	64
7 Dostupnost na kole/ pěšky	56
8 Dostupnost veřejnou dopravou	52
9, 10 Možnosti parkování aut	48
Dostupnost autem	48

Pozoruhodný je fakt, že dostupnost pro cyklisty a pěší je hodnocena jako důležitější faktor než dostupnost automobilem, zatímco vzhled okolního prostředí (což může být interpretováno jako kvalita života) je hodnocen ještě výše.

Ekonomické pobídky díky pěším a cyklistům

Příklady z nizozemských měst ukazují, jak důležité je pro obchodníky v centrech měst cítit, že je jejich město příjemné a atraktivní. Utrecht zkusil zlepšit rovnováhu městského centra poté, co byla z centra města vymístěna průjezdná doprava. Dopady na obrat obchodníků jsou samozřejmě různé v závislosti na druhu obchodu. V Enschede považovalo nedostupnost pro automobily jako něco negativního pouze 20 % obchodníků, většina tomu byla nakloněna. V Tilburku a Leeuwardenu nedošlo po zvýšení parkovacích poplatků ke

ke snížení obratu. V Groningenu byly rozšířeny pěší zóny a cyklistům byly vytvořeny přímější (kratší) cesty. Během 3 let došlo k tomu, že počet návštěvníků města, kteří stráví v jeho centru více než 2 hodiny, se zvýšil z 35% na 46%. Počet pracovních míst se v centru města během 7 let zvýšil ze 17,300 na 18,400. Městský úřad Groningenu jednal s obchodníky o umístění obchodů, které jsou závislé na motoristech, na hranici centra města a výstavbě parkovacích domů v těchto místech.

Používání kola k rekreaci může být také důležitým impulsem pro výdaje zákazníků. Turistická cyklostezka v Cape Cod ve Spojených státech vyvolala u 60% obchodníků rozšíření jejich obchodů, hlavně díky cyklostezce. Více než polovina obchodníků po realizaci cyklostezky prodala více než 10% zboží právě cyklistům a ? předpokládají, že blízkost stezky bude mít v budoucnu pozitivní efekt na jejich obchod.

Zdržení zákazníků díky exkluzivním cyklistickým a pěším spojením

Nizozemské město Houten, kde je chodcům a cyklistům nabídnuto nejpřímější spojení, ukazuje, že pokud je cyklistům a pěším dána přednost před auty, jsou zároveň zajištěny příznivé údaje o zdržení zákazníků obchodů tvořených obyvateli města. 2/3 domácího rozpočtu rezidentů je utraceno uvnitř města, potraviny lidé vždy nakupují ve městě. Obrat na m² prodejní plochy tohoto procyklistického města je 2,5x vyšší než jinde. Podíl aut v dopravě mezi bydlištěm a obchodem je o 30% nižší než ve srovnatelných městech.

Kvalita života zlepšuje klima pro nové obchody

Pro ekonomiku města je životně důležité přitahovat a vytvářet pracovní příležitosti. Se stoupající mírou globalizace a flexibility firem je pro města čím dál důležitější vytvářet dobré klima pro nové obchody a podnikání. Vedle cenově dostupných kancelářských prostor, velkého potenciálu trhu a dobrých daňových podmínek jsou v současné době za stále důležitější považovány dostupnost a kvalita života ve městě. Ne každé město si ale uvědomuje, že kvalita života je rozhodujícím faktorem pro nové podnikatelské příležitosti, přestože většina firem bere v úvahu, že dobré umístění ve městě je významná potřeba jejich zaměstnanců. Zaměstnanci preferují bydlení blízko pracoviště. Je výhodou, pokud je společnost situována ve městě, ve kterém jsou zaměstnanci spokojeni s kvalitou života.

Britská konzultační společnost William M. Mercer porovnávala kvalitu života v 218 městech podle 39 faktorů, které zahrnovaly životní prostředí, bezpečnost, zdraví a dopravu. Švýcarský Curich a Bern byly na vrcholu žebříčku. Obě města mají velmi dobrou veřejnou dopravu a relativně velký podíl užívání kola. Cyklistická města Kodaň a Amsterdam obsadila 6. a 9. příčku. Není to překvapující. Města, ve kterých je veřejné a nemoťorové dopravě dávána priorita v dopravní politice, nejenže méně trpí dopravními zácpami, ale také mají lepší kvalitu ovzduší a méně zdravotních problémů obyvatel. Navíc, protože je důraz kladen na cyklistickou, pěší a hromadnou dopravu, v ulicích je více lidí (než aut), což zlepšuje bezpečnost a pocit bezpečí. Brazílské město Curitiba je dobrým příkladem jak může kvalita života ovlivnit výběr místa podnikání. Město, které sebe samo označuje za ekologické, vyvinulo velmi dobrý systém veřejné dopravy, který využívá vyhrazených pruhů pro autobusy. Město téměř nezná dopravní kongesce v porovnání s nedalekými velkoměsty Sao Paulo a Rio de Janeiro. Velká plocha parků s cyklistickými stezkami, pěší zóny v centru a sociální politika dokresluje obraz města, ve kterém jsou obyvatelé pyšní na kvalitu života. V nedávné době, kdy hlavní výrobci automobilů jako Renault, Volkswagen a Audi, hledali v Brazílii vhodné místo pro své podnikání, vybrali si právě toto město, které mnohem méně trpí dopravními problémy, hlukem a znečištěným ovzduším než většina dalších brazilských měst. Toto je o to více pozoruhodné, s ohledem na skutečnost, že region Sao Paulo – Rio, který je motorem celé brazilské ekonomiky, vytvoří více než ? HDP země. Jeho potenciální trh s více než 50 miliony obyvateli a přítomností mnoha dalších nadnárodních společností vytváří tento region více atraktivním pro podnikání. V Curitiba stojí nové firmy za investicemi do regionu v hodnotě cca 850 milionů dolarů. Těžko najdeme lepší příklad, jak je důležité investovat do jiných druhů dopravy než automobilu. Fakt, že za výborným klimatem pro podnikání v Curitiba stojí především veřejná doprava na tomto příkladu nic nemění. Kdyby toto město zlepšilo kvalitu života a dostupnost města přijetím silné cyklistické politiky, výsledek by byl prav-

pravděpodobně podobný. V tomto kontextu je potřeba zdůraznit, že cyklistická politika je součástí celkové integrální politiky. Taková politika musí zahrnovat mj. regulaci a řízení, redukování osobní automobilové dopravy, kde je to možné, a dobrou hromadnou dopravu.

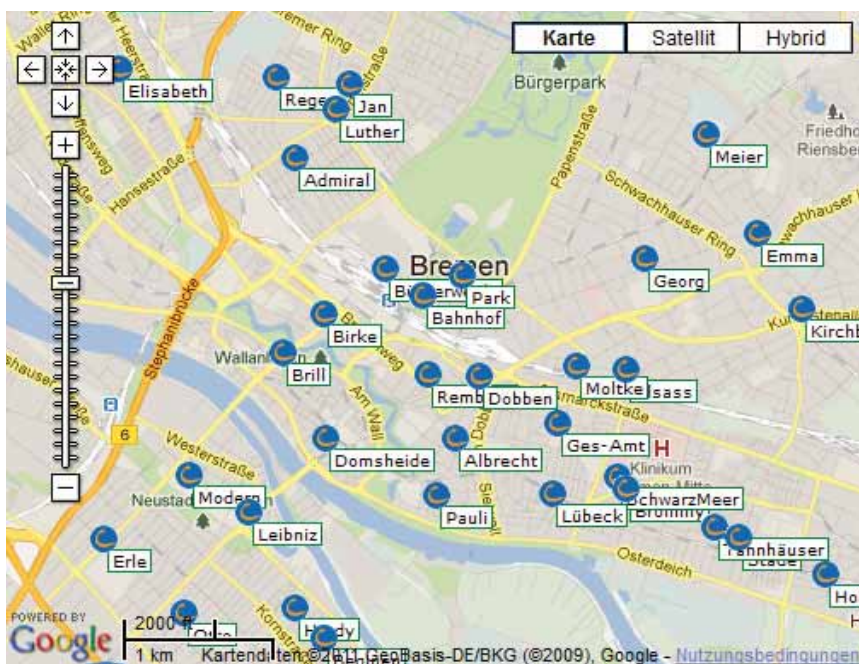
V některých případech obyvatelé dokonce opouštějí města z důvodu vzrůstající automobilové dopravy. Příkladem je švýcarská Basilej s cca 170,000 obyvateli. Kvůli vrůstajícímu užívání aut v 60. a 70. letech minulého století se kvalita života natolik zhoršila, že mezi roky 1960 a 1990 opustilo město 30,000 obyvatel, kteří přesídlili do okolí. Aby byl tento hromadný odchod zastaven, byla v 80. letech představena politika, která měla omezit dopravu ve městě. Kvalita života se zvýšila po zlepšení hromadné dopravy, výstavbě sítě cyklistických stezek, vytvoření pěších zón a omezení parkovacích míst pro dojíždějící pracující. Toto zastavilo klesající trend a mezi roky 1990 a 1995 se populace Basileje navýšila o 3000 obyvatel.

Závěr

Vzrůstající používání auta mělo negativní efekt na dostupnost a půvab městských center. Ukázalo se, že cyklistická doprava, chůze a hromadná doprava zlepšují kvalitu života v centrech měst a proto přitahují více aktivit i lidí, v důsledku čehož zákazníci více utratí. Cyklisté jsou často podceňováni jako zákazníci, motoristé naopak přeceňováni. Navíc, jízdní kolo může přispět k dobrému klimatu pro nové obchody a služby a také může přilákat nové pracovní příležitosti

dochází k uvolnění veřejných prostorů. Navíc car-sharing podporuje využívání hromadné dopravy a jízdních kola, jeho zákazníci se mnohem racionálněji rozhodují, který dopravní prostředek využijí. Další přínos vychází z faktu, že průměrný věk vozidel car-sharingu je mnohem nižší než je obvyklé u soukromých vozidel (průměrně je vozidlo obnovováno každé 4 roky po ujetí 80 – 100 tis. km), což znamená rychlejší postup při snižování zátěže životního prostředí, protože nová vozidla splňují přísnější limity škodlivin i hluku. Pro rok 2020 si město jako cíl určilo, že dostáhe minimálně počtu 20 000 zákazníků sdílených automobilů – což znamená nárůst na téměř čtyřnásobek oproti současnému stavu 5 100. Tento cíl se zdá být ambiciózní, ale přitom realistický, pokud Brémy srovnáme s Curychem, kde dnes žije přibližně 380 000 obyvatel a více než 16 000 z nich je

zákazníky car-sharingu.



Stanoviště Car-sharingu v Brémách, zdroj:

http://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/stdws_info/stationen/region/72.html?cms_f3=2

Nejrozsáhlejší mobilitu všech vzájemně provázaných druhů dopravy dnes nabízí firma GVH, regionální dopravní asociace celého Hannoverského regionu, v podobě karty „HANNOVERmobil“. Za cenu 6,95 € měsíčně mohou zákazníci HANNOVERmobil získat ještě dodatečný balíček služeb, který zahrnuje 25% slevu na jízdenky německých drah („BahnCard25“) a přístup k místním službám car-sharingu. Zákazníci rovněž získávají 20% slevu na služby taxíků v Hannoveru a možnost bezhotovostních plateb. Měsíční poplatky a náklady za jízdy taxíkem i platby za využívání car-sharingu jsou odečítány přímo ze zákaznickova účtu a každý zákazník dostává fakturu s podrobným měsíčním vyúčtováním.

Provozovatel veřejné dopravy v Bruselu zahájil rozsáhlou reklamní kampaň na služby místního operátora car-sharingu cambio. Na mapách a zastávkách veřejné dopravy jsou vyznačena stání car-sharingu tzv. „combo deals“, která jsou viditelnou součástí jejich reklamy a informací pro zákazníky. Počet zákazníků car-sharingu se v Bruselu každý rok zvyšuje o 50 %, tedy mnohem více než v jakémkoli německém městě včetně Brém, a po pouhých šesti letech provozu zde má sdílení vozidel již 4 000 zákazníků.

Zapojení car-sharingu do plánování nové zástavby může snižovat náklady na výstavbu a nabízet nová řešení nakládání s městským prostorem a zlepšovat dopravní služby. Řada evropských měst již naplánovala a realizovala nová rozvojová území, v nichž car-sharing umožnil snížit prostorové nároky a náklady, které by jinak vyvolalo klasické zajištění parkovacích míst – a to aniž by byla omezena mobilita rezidentů.

V Brémách byl tento princip uplatněn poměrně brzy na projektu Beginenhof, tedy v části města Neustadt, která je dobře napojena na veřejnou dopravu. Výstavba z roku 2001 disponuje veřejně přístupnou stanicí car-sharingu umístěnou na povrchu. Díky jejímu zřízení bylo možné jako modelový případ snížit předepsané počty parkovacích míst. Vědecká studie hodnotící dopady tohoto postupu ukazuje, že obyvatelé službu car-sharingu využívají, snížil se počet soukromě vlastněných automobilů a nová výstavba za těchto podmínek nezpůsobila v okolí žádné parkovací problémy. Služba car-sharingu je vnímána v dané lokalitě jako obohacení nabídky mobility a stanoviště car-sharingu využívají i lidé z okolí.



V roce 2003 zahájily Brémy výstavbu modelových projektů přestupních bodů, tzv. „mobil.punkt“. O dva roky později ukázalo vyhodnocení projektu, že v okruhu 500 m, tedy ve vzdálenosti snadno dostupné pro pěší, nahradilo 10 vozidel car-sharingu umístěných ve dvou místech celkem 95 osobních vozů. V roce 2006 vyznamenal německý automobilový klub ADAC město Brémy jako vítěze v soutěži „Zlepšování kvality ovzduší, zajištění mobility“. V roce 2008 udělil spolkový ministr pro dopravu, výstavbu a rozvoj měst městu Brémy za „mobil.punkt“ cenu za „Dobrý příklad zlepšování městského prostředí.“

Skříňka s klíči od vozů Car-sharingové společnosti na zastávce MHD v Brémách, foto: Sperat, Z.

Car-sharing funguje v Německu již od roku 1989, v současní době na území státu působí 110 poskytovatelů této služby, na začátku roku 2010 bylo registrováno 158.000 zákazníků, kteří měli k dispozici 4.600 vozidel rozmístěných na 2.200 stanicích v téměř 300 městech a obcích. Nejvíce je ovšem car-sharing rozvinutý ve Švýcarsku, kde je téměř 80.000 uživatelů této služby, tj. 1% obyvatel země.

V ČR je momentálně funguje car-sharing pouze v Brně, již od roku 2003. Momentálně je pro 40 uživatelů (rodin, jednotlivců a živnostníků) k dispozici 8 vozidel a jeden přívěsný vozík. Zapůjčení vozidel stojí 5,30 – 6,60 Kč/km včetně všech nákladů. Více info na www.autonapul.org.

Nakonec byla vybrána politika parkování jako hlavním nástroj pro ovlivnění počtu cest autem. Omezení prostoru pro parkování znamená omezení cest autem. Samozřejmě, že ne všechen prostor k parkování generuje stejný objem dopravy. Parkovací místo rezidentů generuje snad pouze 2 cesty denně, zatímco parkovací místo v obchodním centru generuje víc než deset cest denně. Proto plán nemá určovat pouze počet parkovacích míst, ale také pokusit se nařídit, komu budou místa dostupná a za jakou cenu. Dlouhodobé parkování každodenně dojíždějících nebylo považováno jako zásadní kategorie, proto muselo být rozhodnuto mezi omezením počtu parkovacích míst pro rezidenty nebo pro návštěvníky (služební/obchodní účely, nákupy atd.). Pokud jsou upřednostněni rezidenti, může to mít negativní vliv na atraktivitu města pro návštěvníky a může to ohrozit ekonomickou funkci městského centra; pokud je kladen důraz na zajištění míst pro návštěvníky, objem dopravy bude o dost větší, protože tato parkovací místa sloužící pro obchodní cesty a cesty za nákupy generují více cest.

Aby byla nalezena přijatelná rovnováha mezi potřebami všech zainteresovaných skupin, bylo rozhodnuto vytvořit systém dopravních oblastí/zón. V závislosti na převládající funkci oblasti byly oblasti rozděleny na 2 kategorie – návštěvníci a rezidenti. V oblastech, kde převládá bydlení, budou sníženy počty parkovacích míst pro návštěvníky a v městském centru budou sníženy počty parkovacích míst pro rezidenty. Počítačový model zjistil, že tímto způsobem lze dosáhnout snížení automobilové dopravy o 35%. Další omezování (například na původně prosazovaných 50%) se ukázala jako příliš riskantní vůči ekonomice města, zatímco menší omezení by nebylo dostatečné ke zlepšení životního prostředí ve městě.

Celkem bude zrušeno 3,000 parkovacích míst bez náhrady, několik tisíc dalších bude přemístěno z ulic do podzemních garáží. Nebude jen snížen počet parkovacích míst, dojde i ke zvýšení parkovacích poplatků. Tarif parkování bude vyšší v centru města než na okraji vnitřního města. Nejlevnější parkování bude u dálnice A10, kde je snadný přestup na metro.

Proč teď?

Proč Amsterdam předpokládá, že právě nastala ta pravá chvíle k realizaci takové politiky? Zprvé, referendum ukázalo, že obyvatelé si více uvědomují dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Zadruhé, systém řízení parkování značně pokročil. Díky parkovacím botičkám a odtahu nelegálně zaparkovaných aut je snazší vymáhat správné parkování. Navíc, od té doby, co mohou být pokuty za parkování považovány za druh místního poplatku, odbor města zabývající se parkováním vykazuje zisk ve výši 225 mil. Kč/rok. Zatřetí, akci lze koordinovat s výstavbou nové linky metra v centru města.

V souvislosti s parkovací politikou, princip mobility managementu se ukazuje jako významná položka v plánu. Snížení objemu automobilové dopravy znamená, že bude možno snížit i počet jízdních pruhů. To znamená, že na hlavních radiálách bude možné zjednosměrnit provoz. Ve většině těchto ulic je navíc nutné zlepšení pro tramvajové tratě, aby nabídly vyšší rychlost a spolehlivost. Pokud dojde ke zjednosměrnění automobilové dopravy, vznikne prostor pro důležité zlepšení hromadné dopravy a nové pruhy pro cyklisty.

Dalším hlavním elementem je návrh veřejného prostoru. Klíčový prvek v těchto návrzích je ten, že dostupný prostor pro automobilovou dopravu bude omezen, ale ulice se nestanou vyložené pěšími zónami. Dle našeho názoru je lepší dopravu v městském centru rozprostřít rovnoměrně, než ji koncentrovat do některých tepen.

Dopady plánu

Tak, jak bude klesat počet cest do centra, budou se snižovat intenzity dopravy i v okolních oblastech.

Plán také nabízí odhad environmentálních dopadů navržených opatření. Výsledky ukazují, že cíle pro nižší hodnoty hluku a znečištění vzduchu jsou dosažitelné. Ohledně dopadů na ekonomickou funkci města panovaly značené rozpory. Vyskytly se zprávy, že dojde ke ztrátě tisíců pracovních míst. Ukázaly se však jako subjektivní a byly zamítnuty. Očekává se naopak, že se zvýší kvalita veřejného prostoru, tím, že bude pro auta hůře dostupný. Některé podnikatelské aktivity možná zaniknou, ale nové budou přilákány. Ze střednědobého až dlouhodobého hlediska se očekávají efekty neutrální nebo pozitivní.

Veřejná podpora a rozhodování

Městská rada věří, že mohou být vytvořeny nezbytné podmínky k tomu, aby se stal Amsterdam dostupný novými způsoby. K tomu, aby bylo dosaženo konsenzu ve věci přijímaných opatření, je třeba aktivní zapojení rezidentů a podnikatelského sektoru. Řada aktivit iniciovaných městem začala v září 1993. Následovala konference, na které se diskutovaly první výsledky propočtů a to, zda žádoucí úroveň omezení automobilové dopravy je či není dosažitelná. Během října a listopadu byl koncept návrhu Dopravního plánu diskutován s residenty, občanskými zájmovými skupinami a podnikatelským sektorem.

Dalším krokem bylo, že 250,000 výtisků speciálně připravených novin bylo distribuováno v centru a okolí. 600 lidí navštívilo 2 veřejná projednání a podalo své podněty. Navíc měl každý občan možnost zaslat písemný dopis k tématu během měsíce listopadu. Stručně řečeno – polovina respondentů se vyjádřila ve smyslu, že návrh vznikl příliš rychle a může přeměnit město na Benátky: centrum atraktivní pro turisty a obyvatele, ale postrádající jakoukoliv další ekonomickou funkci. Druhá polovina se vyjádřila ve smyslu, že plán nezajistí dostatečné zlepšení životního prostředí a stále hodně aut zůstane v ulicích.

Výsledkem tedy byla potřeba najít rovnováhu mezi ekonomickými a environmentálními požadavky. Další možný závěr byl ten, že v zásadě nikdo nesouhlasí s předloženým návrhem. Nakonec však rada města přijala návrh takový, jaký byl předložen, pouze s minimem úprav. Realizace probíhá po etapách tak, aby ve vnitřním centru nebyly narušeny funkce bydlení ani pracovní.

Důraz je kladen na přestupní centra v návaznosti na dálnici A10 – vytvoření parkovišť P+R. Při přípravě návrhů na přebudování hlavních ulic v centru města se předpokládá, že nejdůležitější je zlepšení dopravního proudu vozidel hromadné dopravy a zvýšení bezpečnosti a prostupnosti cyklistické dopravy. Rada také odhlasovala, že budou vypracovány studie na hlídání parkoviště kol v centru města.



Ceny hodinového parkování v Amsterdamu v roce 2011

