



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistu - informační list o zlepšeních

Cyklostrategie

Základní informace

Účelem cyklistických strategií je podpora cyklistiky v daném regionu/státě. Pokud taková strategie bude začleněna do politiky, přispěje k udržitelnému životu, lepší ochraně životního prostředí, vyšší kvalitě zdraví i větší bezpečnosti, širší sociální inkluzi a větší ekonomické prosperitě, tedy celkově vyšší kvalitě života. V odstavcích níže jsou uvedeny příklady strategií pro celosvětovou, evropskou a národní úroveň.

Účelem cyklistických strategií je podpora cyklistiky v daném regionu/státě. Pokud taková strategie bude začleněna do politiky, přispěje k udržitelnému životu, lepší ochraně životního prostředí, vyšší kvalitě zdraví i větší bezpečnosti, širší sociální inkluzi a větší ekonomické prosperitě, tedy celkově vyšší kvalitě života. V odstavcích níže jsou uvedeny příklady strategií pro celosvětovou, evropskou a národní úroveň.

Strategické dokumenty jsou zásadní pro další rozvoj interních i externích politik EU. Proto je nanejvýš důležité zdůrazňovat meziodvětvové přínosy udržitelné mobility a cyklistické dopravy pro dosažení cílů stanovených ve výše uvedených strategických dokumentech. Dobrým příkladem evropské strategie je Cyklostrategie EU (4), která slouží jako hlavní dokument, poskytující doporučení pro všechny úrovně správy. Doporučení v tomto dokumentu obsažená se vyznačují velkým potenciálem, pokud jde o zlepšování stavu cyklistiky v zemích EU, a jejich úspěšná realizace by výrazně podpořila motivaci většího počtu lidí k jízdě na kole.

Víc a víc evropských států již přistoupilo k přípravě a realizaci vlastního národního cyklistického programu. Tyto národní strategie a/nebo akční plány obecně stanovují konkrétní úkoly a cíle nutné k rozvoji cyklistiky na národní úrovni. Národní cyklistické strategie umožňují národním vládám zajistit jasně definovanou podporu určenou na rozvoj cyklistiky v daném státě. Regionální a místní samosprávy musí strategie informovat o významu cyklistiky a o tom, že by měla být zohledněna v aktivitách, které spadají do jejich pravomoci. Národní cyklistické strategie by v ideálním případě měly odkazovat na koordinování cyklistických politik (vertikálně i horizontálně napříč všemi úrovněmi), dále na výměnu příkladů nejlepší praxe, na budování kapacit pro místní a regionální samosprávu, spolufinancování investic do cyklistické infrastruktury a financování pilotních projektů a výzkumných a osvětových kampaní (4).

Jaké typy problémů lze takto řešit





Kvalitní strategický základ je předpokladem k tomu, aby se k cyklistice přistupovalo stejně jako k ostatním způsobům dopravy a aby ti, kdo o záležitostech dopravy rozhodují, mohli správně nastavit priority. Je prokázáno, že rozvoj cyklistické infrastruktury pomáhá dosáhnout změn v dělbě přepravní práce směrem k navýšení podílu cyklistické dopravy (mezi 11 % a 48 %, jak uvádí (6)), což je změna, pro kterou je správné strategické plánování zcela zásadní.


Rostoucí popularita cyklistiky v mnoha městech po celém světě však ukazuje, že změna chování je možná i tam, kde investice do infrastruktury jsou minimální nebo méně než optimální, jak uvádí (5). Pro motivaci lidí k tomu, aby přešli od záměrů k činům, je kriticky nezbytné udělat vstřícný závazek; stejně tak je prokázáno, že strategie „foot-in-the-door“, vyžadující pouze malý počáteční závazek, jsou úspěšné pro motivování nových a příležitostných cyklistů ve smyslu „za zkoušku nic nedám“.

Charakteristika



Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Cyklistická strategie [7]	€ € €	🕒 🕒 🕒	🚲 🚲 🚲

Přínosy implementace

	Zlepšování zdravotního stavu a zvyšování aktivity veřejnosti za předpokladu, že opatření jsou správně navržena a realizována
	Snížování množství emisí skleníkových plynů za předpokladu, že opatření jsou správně navržena a realizována
	Zvyšování kvality cyklistické a pěší infrastruktury za předpokladu, že opatření jsou správně navržena a realizována
	Zvyšování počtu tzv. zranitelných účastníků dopravy a lepší povědomí o mobilitě

	<p>Stanovení jasných cílů, na kterých může komunita pracovat společně.</p>
---	--

Problémy implementace

	<p>Cíle, které strategie stanovuje, jsou příliš ambiciózní</p>
	<p>Změna vládní politiky (tj. obvykle po volbách) může zcela nebo částečně zrušit platnost strategických dokumentů</p>

Příklady

Rakousko – Generální plán cyklistiky 2015 - 2025

„Generální plán rozvoje cyklistiky, který v květnu 2015 zveřejnilo rakouské ministerstvo zemědělství, lesnictví, životního prostředí a vodního hospodářství, stanovuje jako širší cíl zvýšení podílu cyklistiky na dělbě přepravní práce. Tento cíl by měl být realizován prostřednictvím nových investic do kvalitní cyklistické infrastruktury, a také zvyšováním povědomí o cyklistice jako dopravě pro každý den. Priority plánu jsou následující: na všech úrovních správy prosazovat investice na podporu rozvoje cyklistiky; zajistit vstřícnější podmínky pro cyklisty, např. konsolidace infrastruktury; realizovat informační a osvětové kampaně; optimalizovat koordinování s ostatními způsoby dopravy; prosazovat jízdní kolo jako zdravý způsob dopravy.“ (10), (11)



Slovenská republika – Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Slovenska

„Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Slovenské republiky stanovuje jasné směrnice, návody a opatření pro rozvoj cyklistiky na Slovensku. Strategie se zaměřuje na několik témat včetně rozvoje infrastruktury, cykloturistiky, finanční strategie nebo výzkumu. Díky této generální strategii chce slovenské ministerstvo pro dopravu, výstavbu a regionální rozvoj docílit navýšení podílu cyklistiky na dělbě přepravní práce z 1,5-2 % v roce 2012 na 10 % v roce 2020. Vládní manifest pro období 2012 – 2016 vyzývá k rozvoji a emancipaci cyklistické dopravy, která by se měla stát pevnou součástí městských a regionálních dopravních systémů.“ (10), (11)



Přehled souvisejících řešení

RIZIKA

- » Problémy na síti komunikací pro cyklisty
- » Příliš úzká infrastruktura
- » Rozdílné rychlosti v prostoru společném pro cyklisty, chodce, elektrokoloběžky a další
- » Rozdílné rychlosti ve společném prostoru cyklistů a motorové dopravy

Reference a odkazy

1. United Nations (2015). Paris Agreement
2. United Nations (2015). Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development
3. United Nations (2016). New Urban Agenda
4. European Cyclists' Federation (2017). EU Cycling Strategy. In: https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_0.pdf
5. Savan, B., Cohlmeier, E., Ledsham, T. (2017). Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation. *Transportation Research Part F*, 46, pp. 236-249
6. Kraus, S. & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118 (15).
7. <https://www.gcn.org/articles/Budgeting-for-a-Strategic-Plan>
8. BMLFUW (2015). Cycling Master Plan 2015-2025
9. Direkcija Republike Slovenije za ceste (2005). National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia
10. Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic (2015). National Strategy of Development of Cycling Transport and Cycle Touring in the Slovak Republic. In: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cyklisticka-doprava-a-cykloturistika/national-strategy-of-development-of-cycling-transport-and-cycle-touring-in-the-slovak-republic-english-version-7-6-mb-pdf>
11. <https://ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>

Publisher & Media Owner: SABRINA Project Partners

Contact: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment – EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Graphic Design: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Image credits: iStock, SABRINA Project Partners



SABRINA: No fears about safety on two wheels.

Copyright ©2022

The SABRINA Project has been co-funded by European Union Funds (ERDF, ENI). The information and views set out in this document are those of the SABRINA Project Partners and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union/Danube Transnational Programme.



#safetyon2wheels