Aktuální poznatky k plánování cyklistické dopravy ve městech – inspirace z německých měst

Publikováno: 8. 1. 2013

Ve dnech 22-23.2.2012 se v Pardubicích uskutečnil seminář projektu Central Meet Bike. Cílem projektu je formou osvěty přispět k integraci cyklistiky do dopravních systémů vybraných středoevropských měst. Myšlenka projektu je založena na přenosu poznatků ze zkušeností měst bývalého východního Německa, která procházela podobným urbanistickým a dopravním vývojem jako mnohá česká města a na začátku 90. let tak měla podobné výchozí dopravní podmínky. Tato východoněmecká města (jmenujme např. Rostock či Drážďany) jsou však nyní oproti těm českým cyklisticky mnohem rozvinutější. Na semináři byly odborníky z Německého institutu pro urbanistiku (Deutsches Institut für Urbanistik - Difu) a Technické univerzity z Drážďan představeny nové přístupy k řešení cyklistiky ve městech. Jako klíčové faktory pro úspěšný rozvoj cyklistiky ve městě byly identifikovány následující oblasti:

- Spolupráce
- Politická vůle a síla
- Stabilní vedení města
- Konsensus a akceptace
- Politické rozhodnutí o cílech, strategiích a konceptech
- Přijetí strategií a rozhodnutí dle plánů

Následující text se však nebude věnovat výše uvedeným tématům, nýbrž představí pohledem dopravního inženýra poznatky ze semináře týkající se utváření cyklistické infrastruktury a stručně také problematiky vlivu cyklistiky na lokální ekonomiku.

Nový přístup k plánování místních komunikací

V roce 2011 vešel v Německu v platnost technický předpis ERA 2010, který představuje nový přístup k řešení dopravy ve městech, tzv. integrované plánování zajišťující rovnoprávnost všech druhů dopravy. Co si představit pod tímto pojmem? Dle Beckmanna (1999) je možné jej znázornit takto:

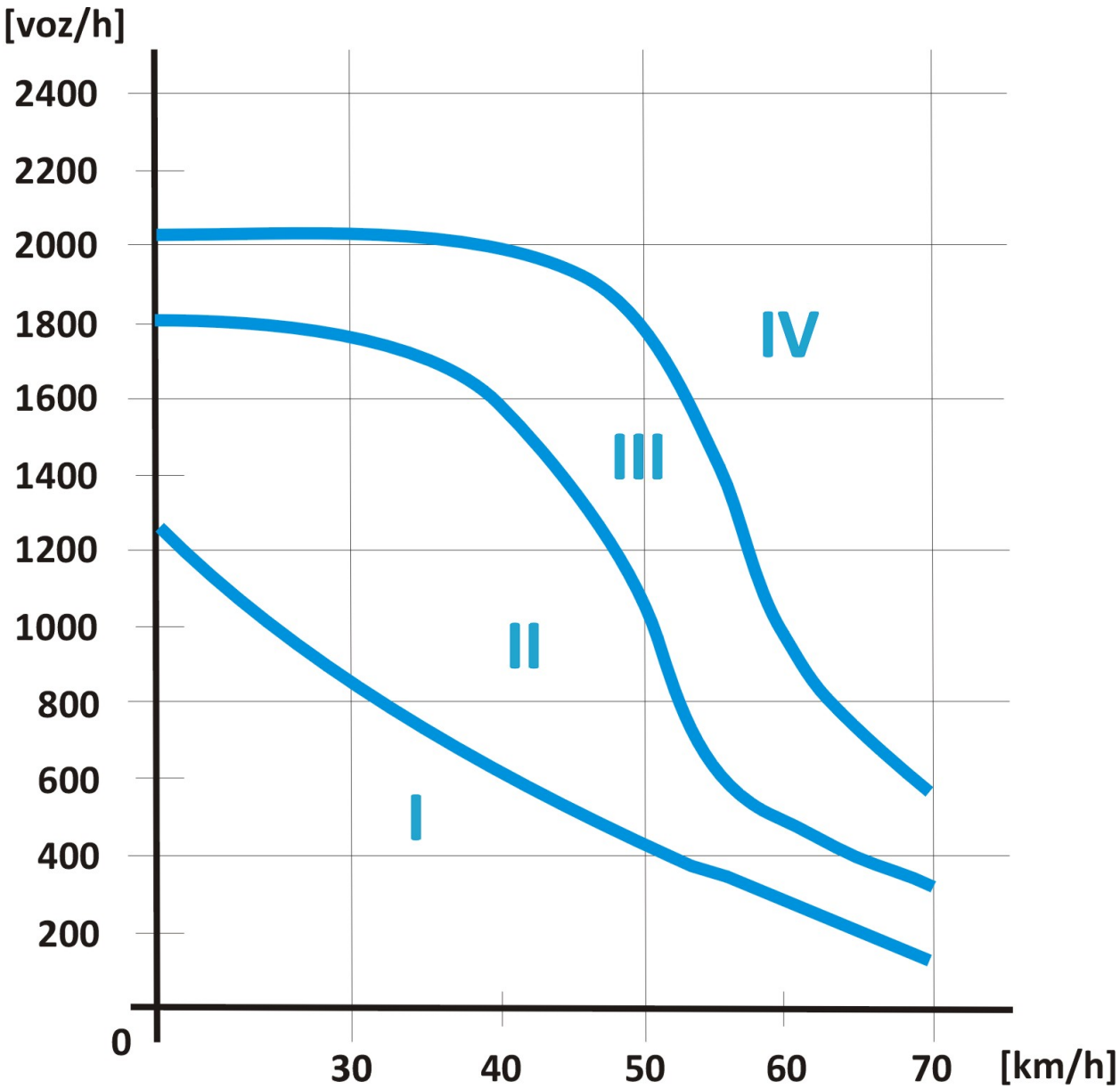
ERA 2010 identifikuje čtyři možnosti vedení cyklistů:

I. Integrovaný provoz společně s ostatními druhy dopravy (*oblast I. ve výběrovém diagramu – viz obr. 3 níže*)
II. Víceúčelový jízdní pruh (*oblast II. ve výběrovém diagramu*)
III. Jízdní pruh pro cyklisty (*oblast III. ve výběrovém diagramu*)
IV. Separovaná stezka pro cyklisty (*oblast IV. ve výběrovém diagramu*)

a uvádí kritéria pro výběr vhodného způsobu vedení cyklistů:

- Intenzita motorové dopravy (voz/h)
- Rychlost V85 motorové dopravy (km/h)

Na základě výběrového diagramu je pak možné zvolit vhodný způsob vedení cyklistů.



Obr. 4 – Místní komunikace v Kolíně nad Rýnem nabízí prostor všem typům uživatelů

Ekonomické dopady cyklistiky na místní ekonomiku

Cyklistika v centrech měst mnohdy nenalézá podporu u místních obchodníků, kteří se obávají nižších tržeb. Na první pohled nepřináší cyklistika obchodníkům zřejmé finanční výhody. Avšak je dobré si uvědomit, že prostředky, které lidé utratí jako provozní náklady na automobil, v případě používání kola ušetří a takto ušetřené peníze lidé dále utrácí. Na jednom automobilovém parkovacím místě je možné zaparkovat 6 až 8 jízdních kol, což znamená i odpovídající počet peněženek. Dle výzkumů cyklisté utratí v obchodech 7000 euro/m^2 parkovacího místa, zatímco řidiči 6635 euro/m^2. Cyklisté nakupují častěji než řidiči motorových vozidel, navíc v obchodě i déle zůstávají, takže ve výsledku utratí více (Brichet, 2003). Chůze a cyklistika jsou díky tomu považovány za jeden ze způsobů, jak stabilizovat centra měst, které jsou nyní negativně ovlivněna rozpínáním měst. Cyklisté vykazují vysokou loajalitu ke konkrétním obchodům. Nakupují častěji ve svém okolí, blízko domova či práce, což může posilovat místní obchodníky v centrech a zvyšovat jejich konkurenceschopnost vůči automobilově orientovaným nákupním střediskům na okrajích měst.

Vhodná podpora cyklistické (a pěší) dopravy tedy představuje efektivní způsob oživení českých měst. Argumentem při propagování cyklistiky nemusí být pouze snaha o uspokojení poptávky cyklistů po svém prostoru na ulicích, ale v rámci integrovaného přístupu je tímto argumentem také ekonomický rozvoj center měst a celkový přínos pro tvorbu rozmanitého, a tím i inspirativního prostředí měst a

obcí.