Které ze světových měst je pro cyklisty nejlepší?

Překlad: Asociace měst pro cyklisty

Jízdní kola v Kodani. Foto: Marco Cristofori/Alamy

Budoucnost cyklistiky ve Velké Británii si vytáhla špatnou kartu - jak odhalil George Osborne (bývalý britský ministr financí) ve Zprávě o výdajích, vláda se nově zavázala investovat do cyklistiky do roku 2020/2021 dalších 300 milionů liber. Ačkoliv se může zdát, že je to hodně, tato částka v Británii odpovídá zhruba 1, 4 librám na osobu a rok (mimo hlavní město Londýn); jde tedy o značný krok zpět oproti předchozím závazkům investovat minimálně 10 liber na osobu a rok. A když půjdeme ještě dál, průměrná výše investic např. v Holandsku je asi 30 euro (22 liber) na osobu a rok.

Zatímco tedy britská vláda se nejspíš snaží zadupat příležitost pro britská města stát se nejlepším světovým městem pro cyklisty, mnohé světové metropole kráčí k tomuto cíli mílovými kroky a usilují o co nejlepší podmínky pro svoje cyklisty. Podle jedné dánské studie na každém kilometru ujetém na kole získá společnost 23 centů (16 pencí), ale stejná vzdálenost ujetá v autě znamená čistou ztrátu 16 centů (10 pencí). A samozřejmě, kromě toho jízda na kole zlepšuje fyzičku, snižuje pocit stresu a pomáhá snižovat množství nečistot v našem prostředí.

48 % všech cest v Amsterodamu na jízdním kole. Foto: Giorgio Fochesato/Getty

Většina pozoruhodných příběhů o úspěších pochází z oceňovaných cyklistických velmocí Holandska a Dánska, které investují do cyklistiky nejvíc. I tam ale měli svoje problémy. Během procesu modernizace měst po 2. světové válce se auta stala

dominantou kodaňských ulic a podíl cyklistů klesl až na 10 %. Město se však rozhodlo s problémem bojovat a zahájilo pořádání dnů bez aut, odstranilo parkovací místa pro auta a vyčistilo oblasti, které využívají především chodci. Dnes už v centru Kodaně připadá na jízdní kola víc než 50 % všech jízd, v Amsterodamu je to 48 % a v univerzitním Groningenu 61 % (a toto číslo ještě vzroste na 70 % v případě jízdy do vzdělávacích institucí). Všechna tato města jsou jasnými uchazeči o korunu pro nejlepší cyklistické město; je však třeba zvážit i jiné faktory než jsou čísla.

Od roku 2011 se dánská společnost Copenhagenize Design Company zabývá analýzou úsilí, které města vynakládají na zlepšení podmínek pro cyklisty; společnost posuzuje celou řadu faktorů včetně politické podpory, infrastruktury, přijetí ze strany veřejnosti, dělbu přepravní práce atd. Vznikl tak dvouletý index města přátelského k cyklistům. „Základem pořadí jsou sice údaje z parametrů, my jsme však přidali další bonusové body např. za politickou ochotu…(Parametry) plus odbornost nám poskytují jasnější představu o tom, co se momentálně ve městě děje, než pouhá data," říká generální ředitel společnosti Mikael Colville-Andersen. Nástroj společnosti Copenhagenize vznikl s cílem identifikovat iniciativy, které pomáhají co nejúčinněji obnovit roli jízdního kola v městském prostředí. Letos pomocí tohoto nástroje proběhl průzkum ve 122 městech s populací nad 600 000, ovšem s několika výjimkami – mezi analyzovanými byla i města s menším počtem obyvatel, ale vyšším národním významem, např. švédské Malmö nebo slovinská Lublaň. Jejich zařazení mělo zajistit lepší rozložení měst, a především omezit dominanci cyklistických velmocí Holandska a Dánska.

Není asi překvapením, že i přesto holandská a dánská města vystoupala až na vrchol žebříčku. Na první příčce je hlavní město Dánska Kodaň, na druhém a třetím místě v těsném sledu Amsterodam a Utrecht. Kodaň se letos přihlásila o první příčku místo Amsterodamu. Mezi lety 2012 a 2014 se tam podařilo zvýšit podíl jízdních kol v dopravě o 9 % a může se pochlubit i vysokým počtem jízdních kol – 5,2 na jedno osobní auto. Další bonusové body získala za pokračující investice do cyklistické infrastruktury, včetně nové cyklodálnice, které se právě buduje, aby propojila obyvatele z předměstí a okolních obcí s hlavním městem.

Podíl cyklistů na dělbě přepravní práce v Portlandu je 7,2%. Město má více než 500 km cyklostezek. Foto: Rick Bowmer/AP

Ale podívejme se zpět na tvrdou statistiku – Liga amerických cyklistů (LAB – League of American Bicyclists) provedla hodnocení amerických měst a vytvořila žebříček na základě rozdělení dojíždějících osob podle způsobu dopravy. Na vrcholu žebříčku je kalifornský Davis s podílem 23,2 % všech cest vykonaných na kole, což z něj dělá nejlepší cyklistické město v USA. Jako malé město s 66 700 obyvateli má však snazší situaci než rušné americké metropole. V téměř desetkrát větším Portlandu ve státě Oregon se podařilo zvýšit podíl cyklistů na 7,2 % díky více než 500 km cyklostezek (a počet kilometrů stále roste). Tato infrastruktura během uplynulých let přišla město na zhruba 60 milionů dolarů, což jsou stejné náklady jako na vybudování jediné míle (1,6 km) rychlostní silnice.

Napříč celými USA se však podíl cyklistické dopravy stále drží pod 2 %, ačkoliv mnoho měst se usilovně snaží přesunout pozornost od dominující automobilové dopravy a vrátit dopravě lidštější rozměr. V Detroitu (Michigan), který je domovem osobní motorové dopravy, vybudovali od roku 2006 více než 270 km cyklostezek, což jistě přispělo k 400% navýšení cyklistů v ulicích města od roku 2000. Každý týden se také pravidelně koná cyklojízda po Detroitu s účastí víc než 3000 lidí. Podobný nárůst, a to o 350 %, zaznamenalo i Cincinnati (Ohio). Ani jednomu z měst se však zatím nepodařilo protlačit procentuální podíl všech osob dojíždějících na kole nad 1 %. „Je až neuvěřitelné, jakým způsobem jsou obce a města v naší zemi schopna zhodnotit své jedinečné podmínky ve prospěch rozvoje podmínek pro cyklisty," říká Ken McLeod, specialista na politické záležitosti v LAB. „Například některé z obcí, kde trvale klesá počet obyvatel, se rozhodly přebudovat silnice a některé jejich části využít jako prostor pro jízdní kola".

Obyvatelé novozélandského města Christchurch se obrátili k cyklistice po zemětřesení v roce 2011, které zničilo rozsáhlé části města včetně dopravních komunikací, a jízda na kole se stala nejúčinnějším způsobem dopravy. Když pak stáli před možností vytvořit plán obnovy města, byla cyklistika pro většinu obyvatel na samotném vrcholu žebříčku. Ačkoliv podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce je na Novém Zélandu pouze 2 %, ve městě Christchurch, kterému se také říká Kodaň jihu, jezdí na kole 7 % obyvatel. To výsledná čísla v Austrálii nejsou tak slibná. Údaje ze sčítání lidu odhalují, že nejvyšší podíl lidí na jízdních kolech brázdí ulice Canberry – 2,8 %, zatímco ostatní města se snaží překročit hranici 1,9 %. Daleko za všemi pokulhává Sydney s 0,9 %.

Cílem londýnského projektu Mini Holland s rozpočtem 100 mil. liber a inspirací z holandských měst je proměna tří městských částí Londýna především pomocí oddělených cyklopruhů. Foto: Anthony Hatley/Alamy

Města jako Detroit nebo Christchurch mají situaci možná usnadněnou tím, že se odrážejí v podstatě ode dna, ale poselství jejich úspěchu je jasné – postavte to a oni přijdou. Argentinské Buenos Aires se z nuly na sto také dostalo díky nově vyznačeným 140 km cyklopruhů a cyklostezek a nadmíru úspěšnému systému sdílených kol. Kombinací těchto opatření se Buenos Aires vyšvihlo na 14. příčku letošního žebříčku Copenhagenize. Stejná kombinace opatření (80 km cyklopruhů na jeden zátah + bikesharing) pomohla i španělské Seville během několika minulých let znásobit počet cyklistů v ulicích 11x!
V kanadském Calgary zahájili provoz na celé síti cyklopruhů a cyklostezek najednou a byl to nevídaný úspěch doslova přes noc. Kromě čtyřnásobného počtu cyklistů, kteří se v ulicích objevili téměř okamžitě, je tento projekt oceňovaný kvůli tomu, že se podařilo ho dokončit za 1,35 mil. dolarů, ačkoliv plánovaný rozpočet byl 7,1 mil. dolarů.

Většina žebříčků cyklistických měst je přecpaná zástupci z Evropy (jen tři města v Copenhagenize Top 20 nejsou z našeho kontinentu). Jak jsou na tom města v Africe a Asii? Podle jedné ze studií podíl cyklistů v čínském hlavním městě klesl z 60 % v roce 1986 na 17 % v roce 2010. Podepsala se na tom nově objevená láska k automobilům – počet jejich majitelů vzrostl od roku 2000 čtyřnásobně. Ale i když dnes už v Pekingu není 9 milionů jízdních kol, vláda doufá, že se díky lepší infrastruktuře a půjčovnám jízdních kol podaří obnovit důvěru veřejnosti v tento zastaralý dopravní koncept.

Jeden z nejvyšších podílů cyklistů na dělbě přepravní práce v asijských zemích má Tokyo, celých 16 %. Ale zatímco v minulosti se umísťovalo na předních místech Copenhagenize (4. v roce 2011 a 12. v roce 2013), letos žebříček opustilo. Plánování zaměřené na cyklistickou dopravu v Tokyu již delší dobu stagnuje.

Africká města se drží víc při zemi. Podle údajů, které má k dispozici Londýnská škola ekonomických studií, představuje bezmotorová doprava v některých afrických městech i více než 70 % cest, ale toto číslo zahrnuje kromě jízdy na kole i pěší dopravu, jízdu na koloběžce nebo na vozech tažených zvířaty. Studie

z roku 2014 ukazuje podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v jihoafrickém Johannesburgu, který činí jen 0,2 %. Jedna z poněkud starších studií zase naznačuje, že podíl cyklistů ve městech Nairobi, Dar es Salaam a Harare nepřekračuje hranici 3%. V Kapském městě jezdí na kole asi 1% obyvatel, ale město se snaží bezmotorovou dopravu rozvíjet a zaměřuje se především na budování vhodné infrastruktury, integrované služby a podporu cyklistické kultury v řadách veřejnosti.

Zatímco prosté statistické údaje o dělbě přepravní práce mohou být zcela jasným indikátorem nejlepšího města pro cyklisty, méně kvantifikovatelné faktory jako rozdělení podle pohlaví, subjektivní pocit bezpečí a přístup města k problematice mohou ostatním městům pomoci dostat se právě tam, kde jsou ti nejlepší. Vezměme si například postoj města a veřejnosti vůči cyklistice. Jak ukazují dánské studie, mnoho Dánů ani nepovažuje jízdu na kole za tělesné cvičení – pro ně jde o způsob dopravy, a ne fyzickou aktivitu. Tomu odpovídá i politická vůle, jak vysvětluje Colville-Andersen: „Nejde o to propagovat cyklistiku mezi lidmi oblečenými od hlavy až k patě do lycry. Potřebujeme silný hlas, který ji podpoří mezi běžnými občany.“ Dalším důkazem, že je město k cyklistům vstřícné, bývá obvykle vyšší podíl žen na jízdních kolech. V Kodani tvoří ženy 55 % všech cyklistů, zatímco v auty ucpaných ulicích Manhattanu jen 20 %, což může být odrazem nedostatečné infrastruktury v newyorských ulicích.

Když se podíváme na úspěchy těchto měst – ať už jde o podíl cyklistů celkem, podíl cyklistek nebo postoj vůči cyklistice – nemohli bychom jednoduše přenést model z jednoho města do jiného? Z Kodaně do Jakarty třeba? Colville-Andersen se domnívá: „Co je to město? Je to jen skupina několika homo sapiens, kteří se musí dostat z bodu A do bodu B… Vezměte si jakékoliv město na světě, nezáleží na klimatu nebo topografii. Ta nejlepší infrastruktura tady je už několik desítek let… Je to prostě jen zkopírovat a vložit.“ V Londýně podle metody „zkopírovat a vložit“ právě vzniká projekt Mini Holland, díky kterému pomocí investice 100 mil. liber vznikne ve třech londýnských čtvrtích síť oddělených cyklopruhů a další infrastruktura v lidštějším měřítku.

Takže, i když samozřejmě můžeme na základě čísel vyjadřujících podíl cyklistů a na základě dalších indikátorů jmenovat nejlepší město pro cyklisty, slouží tyto žebříčky skutečně nějakému účelu? Je 14. místo pro Buenos Aires v žebříčku Copenhagenize opravdu potvrzením, že město je pro cyklisty lepší než například Mnichov, který se letos do první dvacítky nedostal i přesto, že 14 % zdejších obyvatel jezdí po městě na kole? Možná ne, ale tyto příklady zcela jistě dokazují, že menší i větší města v různých částech světa usilují o to, aby se u nich lépe dařilo cyklistům, obchodu a celé společnosti obecně.

https://www.theguardian.com/cities/2016/jan/05/where-world-most-cycle-friendly-city-amsterdam-copenhagen