

Podpořit používání jízdních kol po celé Evropě

Jacques Barrot, místopředseda Evropské komise, komisař pro dopravu

Konference Velo-city, Dublin, 3. června 2005

Pane předsedo, dámy a pánové,

jsem potěšen pozváním zúčastnit se tohoto závěrečného zasedání konference Velo-city ze tří důvodů.

Zaprvé, jako komisař pro dopravu zodpovídám za všechny druhy dopravy. Navzdory uplatnění principu subsidiarity cítím, že Evropská komise musí hrát roli při podpoře využívání jízdních kol.

Zadruhé, podle mého názoru cyklistika může hrát větší roli v cílech Bílé knihy o dopravě při změně rovnováhy mezi druhy dopravy. Tento cíl bude zřejmě vyžadovat racionalizaci využití soukromých automobilů – zejména ve městech. Vysoká kvalita a rozmanitost účastníků této konference jsou svědectvím vašeho zájmu o tento cíl a vaší vůle sdílet zkušenosti a odpovědnost mezi sebou.

Zatřetí, je mi potěšením být zde v Dublinu a vidět působivé investice, vložené zde do dopravních zařízení, včetně těch pro cyklistiku – a dobré využití evropského financování. Toto město nabízí příklady, které by jistě mohla následovat další města, zejména v nových členských státech.

Ve svém příspěvku stručně představím rámec evropské dopravní politiky a potom vám podám přehled toho, jak Evropská komise pomáhá podporovat cyklistiku v Evropě.

1. Rámec dopravní politiky

Doprava hraje významnou roli v rozvoji Evropské unie. Je klíčovým faktorem pro udržitelný rozvoj, naši konkurenceschopnost, náš blahobyt a pro evropskou soudržnost. Tato Komise definovala ekonomický růst a posilování evropské konkurenceschopnosti jako svou prioritu. I když každý souhlasí s tím, že tyto cíle by měly být podporovány ze sociálních důvodů a z důvodu zaměstnanosti, musíme uznat, že ekonomický růst nepochybně povede ke zvýšení poptávky po dopravě.

V r. 2001 Komise přijala Bílou knihu o evropské dopravní politice. Tento informační dokument představoval situaci v sektoru evropské dopravy a navrhovaná opatření pro vypořádání se s problémy, se kterými se střetává. Hlavním cílem Bílé knihy bylo změnit rovnováhu v dělbě přepravní práce z druhů dopravy sužovaných kongescemi a znečištěním, zejména ze sektoru silniční dopravy, na druhy dopravy s menšími kongescemi a přátelštější k životnímu prostředí. Začali jsme s hodnocením Bílé knihy v polovině období. V rámci tohoto hodnocení budou organizovány konzultace s externími aktéry koncem tohoto roku a vyzývám vás, abyste se s námi podělili o své názory.

Nikomu zde není třeba říkat, že cyklistika je efektivním způsobem využívání silničního prostoru, že je to levný, čistý a energeticky úporný druh dopravy a že je to cesta ke zdravému a

příjemnému životu ve městě. Bez dobře propojených zařízení pro cyklistiku a pěší dopravu nemůže veřejná doprava úspěšně fungovat.

Ale jak naznačovala v r. 2001 Bílá kniha o dopravě, musíme zajistit, aby cyklistika byla bezpečná a přitažlivá, pokud jde o infrastrukturu a služby, aby se plně využil tento potenciál – zejména ve městech.

Když hledíme do budoucnosti, naše statistiky ukazují, že ve většině městských oblastí je rostoucí trend používání automobilů. Úroveň používání jízdních kol je obecně stabilní, což znamená, že cyklistika ztrácí podíl na trhu, stejně jako pěší doprava a používání veřejné dopravy. Několik zemí vyčnívá s velmi vysokým podílem cyklistiky v dělbě přepravní práce. V Nizozemsku více než 1 ze 4 cest je na jízdním kole, v Dánsku více než 1 ze 6. Máme jasný důkaz toho, že vhodně vyvinuté a udržitelné politiky ústí ve zvýšené využívání jízdního kola a zároveň mohou vytvářet lepší a bezpečnější prostředí pro cyklisty.

Nyní zaměřím zbytek svého příspěvku na vysvětlení toho, jak Evropská komise pomáhá podporovat cyklistiku v Evropě. Děláme to tím, že pomáháme rozšiřovat nejlepší metody, zvyšováním silniční bezpečnosti a informováním a spoluprací s ostatními.

Dámy a pánové, je zde obrovský potenciál pro cyklistiku, když si připomeneme, že téměř polovina všech jízd automobilem je na vzdálenost kratší než 5 kilometrů.

2. Iniciativy Komise na podporu cyklistiky

2.1 Programy financování

Iniciativa CIVITAS, které bylo doposud přiděleno 100 mil. € z rámcového programu EU pro výzkum a vývoj, pomáhá městům zavést a otestovat balíčky inovačních opatření pro zlepšení jejich místních dopravních systémů. Například jako součást tohoto integrovaného přístupu město Nantes vytvořilo schéma půjčování jízdních kol pro studenty univerzity, pod názvem Velocampus. V Corku, zde v Irsku, jsme pomohli místním úřadům zahájit místní projekt Cycloways. Pro účast v CIVITAS si města musí stanovit ambiciózní cíle a dosud jsme vybrali 36 měst CIVITAS, z toho 11 je v nových členských státech. Zkušenosti z měst CIVITAS jsou dobře zdokumentovány a tvoří pro další města výchozí bod. Je mým záměrem pokračovat s iniciativou CIVITAS i v nadcházejících letech.

Vedle podpory prostřednictvím programu výzkumu a vývoje nové finanční perspektivy pro období 2007-2013 nabídnou možnosti financování pro projekty městské dopravy prostřednictvím strukturálních fondů a fondu soudržnosti. Tyto možnosti financování budou dostupné nejen pro tradiční investice do infrastruktury, např. do systémů tramvají nebo metra, ale také pro integrované balíčky opatření pro čistou městskou dopravu. Objem financí, který bude dostupný, bude záviset na pokroku v současné debatě o finančních perspektivách EU. Typ projektů, který bude financován, bude záviset na návrzích odpovídajících národních nebo regionálních orgánů.

Chci se také zmínit o tom, že Komise bude pokračovat ve využívání dalších mechanismů financování jako prostředku napomáhajícího zavádění její politiky. Například jako součást nového Programu pro konkurenceschopnost a inovaci Komise zamýšlí pokračovat v programu Intelligent Energy – Europe. Část tohoto programu STEER nabízí podporu pro pilotní projekty, studie a propagační aktivity, které řeší efektivní využití energie v dopravě. Je zřejmé, že to

zahrnuje i cyklistiku. Komise nyní vybírá první soubor projektů vztahujících se k cyklistice, které bude spolufinancovat. Ty pomohou při zavádění plánů na sdílení jízdních kol, při propagačních kampaních cyklistiky, sdílení znalostí a benchmarkingu, a cestovních plánů společností, které propagují cyklistiku, asi v 50 městech Evropy.

Na závěr bych chtěl zdůraznit, že úspěch a dopady mnoha akcí, které budou spolufinancovány z peněz EU, závisejí na místních, regionálních a národních politicích, na politikách, které usnadňují změnu a na odvaze přijmout nezbytná rozhodnutí – která nejsou vždycky snadná a populární.

2.2 Zlepšení silniční bezpečnosti

Dámy a pánové, dvě třetiny všech silničních nehod se přihodí v městských oblastech a jedna třetina všech úmrtí v dopravě připadá na městské oblasti. Tato nízká úroveň silniční bezpečnosti je nepřijatelná. Bezpečné používání jízdních kol, zejména v městském prostředí, je integrováno do naší politiky silniční bezpečnosti. Jak víte, chceme snížit počet osob usmrcených při silničních nehodách do r. 2010 na polovinu. Aby se zlepšila bezpečnost cyklistů, zaměřujeme se na tři oblasti činnosti.

Zaprvé, je důležité zlepšit viditelnost cyklistů. Zde je odpovědností samotných cyklistů, aby zajistili, že se chovají v souladu se silničním zákonem, že jejich jízdní kolo má reflektory a že nosí dobře viditelné oblečení. Pro vyřešení problémů „úhlu smrti“ při otáčení těžkých nákladních vozidel je zde nyní směrnice, podle které musí být nová nákladní vozidla vybavena speciálními zrcátky. Členské státy musí do konce tohoto roku převést tuto směrnici do národní legislativy. V tuto chvíli vyhodnocujeme, zda má smysl rozšířit platnost směrnice na stará nákladní vozidla.

Zadruhé, je důležité, aby byli cyklisté chráněni v případě nehody. V ideálním případě, kde to prostor dovoluje, by cyklisté měli mít svou vlastní a dobře rozeznatelnou infrastrukturu. To ale není vždy možné. Od listopadu 2003 platí směrnice, jejímž cílem je snížit nebezpečnost přední strany určitých vozidel v případě střetu se zranitelnými uživateli silnic. Průmysl by mohl také zareagovat na potřebu vybavit jízdní kola odrazovým bezpečnostním rámem, připevněným k zadní části jízdního kola. Takové zařízení může pomoci zajistit, aby řidiči automobilů zachovávali dostatečnou vzdálenost, když předjíždějí cyklistu.

Cyklisté sami musí zajistit, aby nosili bezpečnostní helmu. Všichni cyklisté by si měli vzít příklad z velkých profesionálních cyklistických soutěží, jako je Tour de France.

Naši třetí oblastí činnosti je vzdělávání mladých cyklistů. Mnoho členských států již zavedlo speciální vzdělávací programy pro děti o silniční bezpečnosti. Tyto iniciativy si zaslouží naše plné ocenění a podporu. Komise spolufinancuje různé činnosti v této oblasti. Jedna z nich, nazvaná „Rose 25“, má za cíl zvýšit povědomí o vzdělávání v oblasti silniční bezpečnosti a rozšiřovat nejlepší metody po celé Evropě.

2.3 Informování pracovníků s rozhodovací pravomocí a spolupráce s ostatními

Komise také aktivně zvyšuje povědomí pracovníků s rozhodovací pravomocí, pokud jde o cyklistiku jako konkrétní druh dopravy. Například v rámci Evropského týdne mobility každý rok zdůrazňujeme přínosy cyklistiky. Pokračujeme také ve vydávání naší brožury „Cyklistika: cesta

kupředu pro města a městská centra“. Jako součást iniciativy benchmarkingu městské dopravy pracovní skupina městských úřadů, která je spolufinancována Komisí, hodnotí a porovnává místní politiky pro cyklistiku.

Nejlepší metody z oblasti cyklistiky jsou dostupné na internetu prostřednictvím European Local Transport Information Service (ELTIS – Evropské informační služby o místní dopravě). Od svého vytvoření v r. 1998 ELTIS poskytly více než 5 milionů konzultací. Projekty spolufinancované Evropskou komisí také pomohly definovat tyto nejlepší metody a rozvinout znalosti o cyklistice a cyklistech. Jedním z příkladů je projekt BYPAD, který vytvořil nástroj pro audit místní politiky pro cyklistiku, který nyní využívá více než 40 měst v 15 zemích.

Komise také pracuje s dalšími organizacemi a hledáme synergii mezi našimi činnostmi. Například Světová zdravotnická organizace a Evropská hospodářská komise OSN (EHK OSN) podnikají množství aktivit v rámci hlavních činností ohledně cyklistiky ve svých iniciativách. Ovšem žijeme v období, kdy více a více lidí cvičí příliš málo, nezdravě jí a odborníci začínají považovat obezitu za epidemii. Tato epidemie přináší vysoké náklady pro jednotlivce a společnost a poskytuje silné ospravedlnění pro veřejnou politiku ve prospěch cyklistiky.

Rád bych uzavřel tuto podstatnou část mého projevu zdůrazněním toho, že Komise uplatňuje tyto nejlepší metody i vnitřně. Existuje specifický plán, aby se podpořilo používání jízdních kol uvnitř instituce. Například jsou určeny speciální parkovací prostory pro jízdní kola a jízdní kola jsou k dispozici civilním zaměstnancům pro jejich krátké profesionální cesty.

Závěr

Dámy a pánové, dostávám se k závěru svého příspěvku.

Vysvětlil jsem vám rámec evropské dopravní politiky a činnosti, které Evropská komise podniká na podporu cyklistiky. V tuto chvíli jsme v důležitém období naší dopravní politiky, protože začínáme s hodnocením Bílé knihy v polovině období. Nastal čas kriticky se podívat na opatření, která byla dosud přijata a na jejich účinnost při dosahování cílů Bílé knihy. Potřebujeme přemýšlet o roli městské dopravy v EU. Dosahují znečištění a kongesce takové úrovně, že by měla Evropská unie zaujmout aktivnější roli při podpoře dobré politiky městské dopravy, aby se splnila očekávání občanů?

Je potřeba nové myšlení. My všichni musíme přemýšlet o místě soukromých automobilů v našich městech a vyvinout novou integrovanou vizi pro městskou dopravu. Měla by zahrnovat lepší a efektivnější veřejnou dopravu, bezpečnou infrastrukturu – zejména pro cyklisty a chodce, racionálnější způsob využívání automobilů a regulovaný vjezd do městských center pro jejich ochranu proti přílišnému hluku a znečištění z dopravy. Měla by také zahrnovat iniciativy na podporu čistších a energeticky efektivnějších vozidel.

Děkuji vám za pozornost.

Název originálu: Promoting bicycle use across Europe

Zdroj: Internet, SPEECH/05/320

Překlad a korektura: ODIS