

Akční plán pro cyklistiku 2

Navázání na úspěchy

Obsah

3 Předmluva

4 Předmluva komisaře

5 Cyklistika v Londýně

7 Příspěvek k úspěchu Londýna

12 Přezkoumání důkazů

17 Diverzifikace cyklistiky

21 Snížení nebezpečí na silnicích

25 Další překážky v jízdě na kole

29 Proměna našich ulic

30 Rozšíření sítě cyklostezek

37 Místní opatření

42 Řešení zdrojů nebezpečí na silnicích

49 Provozní zlepšení

52 Učinit z cyklistiky skutečnou volbu pro všechny

53 Odstraňování překážek v jízdě na kole

66 Plnění našeho plánu

67 Dosažení našich klíčových cílů

Předmluva

Zvýšený počet cyklistů prospívá veřejnému zdraví a našim ulicím a je nezbytný v boji proti změně klimatu - cyklistika se však musí stát skutečnou volbou pro všechny.

Náš akční plán pro cyklistickou dopravu z roku 2018 stanovil naši vizi, aby se Londýn stal nejlepším velkoměstem na světě pro cyklistickou dopravu, což zůstává naší ambicí i dnes.

Tento nový akční plán hodnotí nedávné úspěchy a využívá naše nejnovější poznatky k vytvoření ambiciózního programu, který dále urychlí rozšíření cyklistické dopravy.

Cyklistika v Londýně je dnes nepochybně lepší než před několika lety. Spolu s městskými částmi jsme rychle rozšířili a zkvalitnili síť londýnských cyklostezek.

Čtvrti s nízkou hustotou provozu, školní ulice a obytné cyklistické hangáry, které se dříve omezovaly na průkopnické čtvrti, jsou dnes běžnou součástí mnoha částí Londýna.

Rychlostní limity na více než polovině našich silnic byly sníženy na 20 km/h a půjčit si kolo je snadnější než kdykoli předtím.

Ještě je před námi dlouhá cesta, ale dopad těchto zlepšení se odráží v nejnovějších statistikách. V roce 2022 se v Londýně denně uskutečnilo 1,2 milionu jízd na kole.

Zásadní je, že začínáme pozorovat změny ve skupinách lidí, kteří jezdí na kole, protože se stávají reprezentativnějšími pro různé londýnské komunity. V tom spočívá klíč k růstu.

Jízda na kole je v posledních 20 letech nejrychleji rostoucím druhem dopravy, ale bohužel ne všichni Londýňané se cítí být do tohoto procesu zapojeni.

Další diverzifikace cyklistické dopravy zajistí, že její růst bude trvalý a že si více komunit uvědomí zdravotní, environmentální a finanční výhody přechodu z automobilů na kola.

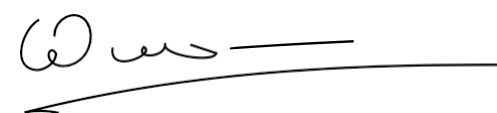
Tento plán stanoví, jak toho chceme dosáhnout. Snížení nebezpečí na silnicích zůstává hlavní prioritou, protože víme, že je největší překážkou, která lidem brání v jízdě na kole.

Musíme vycházet z úspěchů nedávného budování infrastruktury a pečlivě stanovit priority budoucích investic.

Pro diverzifikaci cyklistické dopravy musíme zajistit, aby naše programy podporovaly širší škálu cest, včetně cest do škol, místních obchodů a zařízení občanské vybavenosti, a nezaměřovaly se pouze na

dojíždění. Musíme oslovit komunity, které mají z cyklistiky největší prospěch, včetně oblastí s vyšší mírou chudoby. Naše síť cyklostezek se musí rozvětvit do vnějších londýnských obvodů a zaměřit se na okružní trasy spojující centra měst. Musíme využít sílu komunitních cyklistických iniciativ.

Jsem přesvědčen, že Akční plán pro cyklistickou dopravu 2 vyvolá v našem městě další vlnu pozitivních změn a podpoří starostovy cíle pro bezpečnější, ekologičtější a spravedlivější město.



Will Norman
Londýnský komisař pro pěší a cyklistickou dopravu



Předmluva komisaře

Cyklistika je stále silnější, ale může nabídnout ještě mnohem víc.

Snížení závislosti na automobilové dopravě je jedním z nejtěžších úkolů Londýna, kterému musíme urychleně čelit. Lidské, ekonomické a environmentální náklady nečinnosti jsou příliš vysoké. Aby Londýn prosperoval, musí se dopravní síť stát jeho zeleným srdcem. Podpora většího počtu lidí k jízdě na kole je toho nedílnou součástí.

Cyklistická doprava má potenciál pro značný nárůst, jak ukazují jiná města po celém světě i náš vlastní výzkum. Se správnou infrastrukturou a pobídkami doplní cyklistika naše prvotřídní služby veřejné dopravy a posílí tak naši nabídku udržitelné dopravy.

Rozšiřování sítě cyklostezek je klíčová priorita. V úzké spolupráci s londýnskými městskými částmi jsme od roku 2016 více než ztrojnásobili rozsah sítě cyklostezek. Přesto mnoho Londýňanů stále nemá k této síti přístup a my musíme pokračovat dále.

Aby se jízda na kole stala skutečnou volbou pro všechny, musíme odstranit složité překážky, které na každého Londýňana působí jinak.

Jsem hrdý na to, že tento plán vychází z dlouholetého výzkumu a realizace a předkládá komplexní balíček intervencí, jejichž cílem je rozšířit atraktivitu cyklistiky pro všechny rozmanité londýnské komunity.

Pandemie měla na Londýn zásadní dopad, ale cyklistika se ukázala jako odolný druh dopravy a v kontextu nižší poptávky po cestování nadále rostla. Londýňané znovu objevili radost z jízdy na kole a její výhody a my chceme tuto dynamiku udržet.

Tento plán stanoví nové odvážné cíle pro cyklistickou dopravu do roku 2030. Jelikož však nemáme jistotu financování po březnu 2024, je naléhavě nutné, aby vláda potvrdila dlouhodobější financování, které je již k dispozici jiným městům ve Velké Británii.

Díky této jistotě můžeme i nadále spolupracovat s partnery, abychom mohli dodávat více za méně peněz a maximálně využít naše dlouhodobé plánování a přípravu.

Pro cyklistiku nastává období změn a tento plán je výzvou všem našim partnerům, aby se chopili této příležitosti a zajistili, že cyklistická doprava bude i nadále růst a přispívat k úspěchu Londýna.



Andy Lord komisař
pro dopravu v
Londýně



Cyklistika v Londýně

Počet cyklistů se v posledních 20 letech neustále zvyšuje. Zajistíme, aby tento trend pokračoval, a to rozšířením atraktivity cyklistiky pro širší okruh Londýňanů.



Dopravní strategie starosty

Akční plán Vision Zero

Zpráva o pokroku akčního plánu Vision Zero

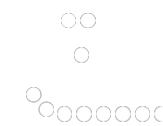
Akční plán pro cyklistiku (2018)

Akční plán pro cyklistiku 2

Akční plán pro autobusy

Akční plán chůze

Akční plán pro nákladní dopravu a servis





Chceme, aby jízda na kole byla reálnou možností pro všechny.

Příspěvek k úspěchu Londýna

Cyklistika hraje klíčovou roli při dosahování cílů dopravní strategie starosty a při práci na čistším a udržitelnějším městě.

Dopravní strategie starosty si klade za cíl učinit z Londýna nejlepší velkoměsto na světě pro cyklistiku, kde každý, kdo chce, může jezdit na kole a kde se cyklistika stává základní součástí prosperujícího a progresivního moderního města. Stanovila cíl, aby se do roku 2041 80 % všech cest uskutečnilo udržitelnými způsoby dopravy, přičemž v roce 2015 to bylo 63 %.

Zveřejnili jsme soubor akčních plánů, včetně akčního plánu pro cyklistickou dopravu, akčního plánu pro pěší dopravu a akčního plánu Vision Zero, jakož i akčního plánu pro nákladní dopravu a obsluhu a akčního plánu pro autobusovou dopravu. Tyto dokumenty se vzájemně doplňují a všechny jsou

zásadní pro naplnění primátorova záměru přeměnit londýnské ulice na udržitelnější budoucnost.

V našem prvním akčním plánu pro cyklistiku jsme nastínili strategii pro zvýšení počtu cyklistů. Ačkoli celkový přístup plánu zůstává aktuální, od roku 2018 se mnohé změnilo. Londýn v roce 2019 vyhlásil stav klimatické nouze a pandemie koronaviru zhoršila pracovní a cestovní návyky a zároveň prohloubila nerovnosti v oblasti zdraví. Tento nový akční plán stanoví, jak rozšíříme londýnskou cyklistickou síť a zajistíme, aby se jízda na kole stala skutečnou volbou pro všechny.

Snížení používání automobilů a zvýšení počtu cyklistů pomůže řešit mnoho problémů, kterým čelíme, včetně klimatické krize, znečištění ovzduší, zdraví a nečinnosti, nebezpečí na silnicích, přetížených silnic a spravedlivějšího přístupu k občanské vybavenosti, pracovním místům a službám. Umožní dětem cestovat samostatně, vytvoří příjemnější ulice a posílí ekonomické oživení našich městských center a hlavních ulic.

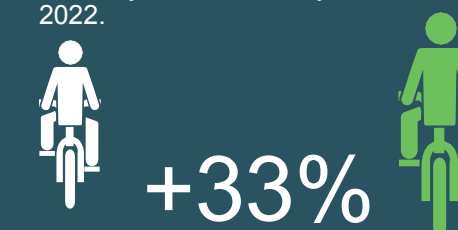
Jakmile se dostaneme z pandemie, cyklistika, chůze, jízda na kole* a veřejná doprava nám pomohou dosáhnout cílů, které zajistí úspěch Londýna.

Naše hlavní cíle

Stanovili jsme dva nové ambiciózní cíle pro cyklistickou dopravu v Londýně do roku 2030.

1,6 milionu

denních jízd na kole do roku 2030, což představuje nárůst o třetinu z 1,2 milionu jízd uskutečněných v roce 2022.



2022

2030

40%

obyvatel Londýna žijících ve vzdálenosti do 400 metrů od kvalitní rozšířené sítě cyklostezek do roku 2030, oproti 22 procentům v roce 2022.



* Termín, který zahrnuje používání kočárků, koloběžek, invalidních vozíků, koloběžek a dalších pomůcek pro pohyb nebo nošení.



Cyklistika hraje klíčovou roli při čištění londýnského ovzduší

1,2 milionu

průměrně denně ujetých jízd na kole.



27%

snížení počtu kilometrů ujetých automobily je nutné pro splnění naší ambice nulových emisí uhlíku do roku 2030*.

* Analýza cíle Čistá nula 2030 pro Velký Londýn, GLA, 2022

Dekarbonizace

Změna klimatu povede k teplejším a vlhčím zimám a teplejším a sušším létům, zatímco hladina moří se bude zvyšovat. Způsobí více záplav, bouří, sucha a dalších nepříznivých jevů. vlny veder, které ovlivní volbu cestování.

Spojené království musí výrazně snížit emise uhlíku, aby splnilo svůj právně závazný cíl dosáhnout nulových čistých emisí uhlíku do roku 2020.

2050 a zabránit nejhorším dopadům změny klimatu. Starosta stanovil ambiciózní cíl, aby se Londýn stal do roku 2030 uhlíkově neutrálním.

Doprava je zodpovědná za více než čtvrtinu emisí uhlíku v Londýně, ačkoli tento podíl roste s tím, jak se ostatní odvětví rychleji dekarbonizují.

Elektrifikace londýnských autobusů, které jsou nyní nejekologičtějším vozovým parkem v Evropě, a zavádění dobíjecích míst pomůže snížit emise, ale to nebude stačit.

I kdyby do roku 2030 byla všechna nová vozidla elektrická, emise z dopravy by pravděpodobně stále překračovaly hodnoty potřebné k omezení globálního oteplování o 1,5 °C bez výrazného omezení dopravy. Výměna osobních automobilů za udržitelné

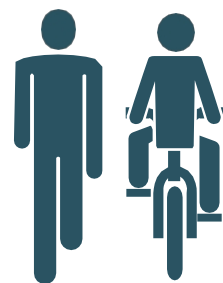
d
r
u
h
y
d
o
p
r
a
v
y
j
e
p
r
o
t
o
n
e
z
b
y
t
n
á
.



Chceme zajistit, aby si každý mohl užívat zdraví prospěšných účinků jízdy na kole.

a sociální péče, září 2019.

** Modelování dlouhodobých dopadů znečištění ovzduší v Londýně na zdraví, GLA, 2020.



1,7
miliardy
liber

úspora nákladů na léčbu pro NHS za 25 let, pokud by všichni Londýňané denně věnovali 20 minut fyzické aktivitě*.

10,4 miliard
liber

náklady na systém



Kvalita ovzduší

Znečištění ovzduší je škodlivé pro zdraví všech obyvatel Londýna, a to i při nižších úrovních. V roce 2019 se znečištění ovzduší podílelo na přibližně 4 000 předčasných úmrtích, z toho nejvíce ve vnějším Londýně. Kojenci, malé děti, těhotné ženy a lidé se zdravotním postižením mají větší pravděpodobnost, že se jim trpí dopady znečištěného ovzduší. Přibližně 500 000 Londýňanů trpí astmatem a u podobného počtu se v příštích 30 letech objeví nemoci související se znečištěným ovzduším.

Londýn je lídrem v oblasti inovativních opatření, jako je například zóna s velmi nízkými emisemi, která zvyšuje standardy pro vozidla a výrazně snižuje škodlivé emise. koncentrace oxidu dusičitého. Pro

Spolu s londýnským úřadem a londýnskými obvody máme zákonnou povinnost zlepšovat veřejné zdraví prostřednictvím aktivního a udržitelného cestování. Článek 508A zákona o vzdělávání z roku 1996 ukládá úřadům podporovat udržitelné cestování a dopravu do škol. Zdravotní a sociální péče

Zákon z roku 2012 ukládá dopravním úřadům povinnost podporovat zdraví všech lidí.

vyčištění ovzduší je však třeba udělat více. Ekologičtější vozidla, včetně elektromobilů, stále vypouštějí škodlivé částice prostřednictvím zdrojů mimo výfukové plyny, jako jsou např.

brzd a opotřebení pneumatik, což zdůrazňuje potřebu snížit závislost na osobních motorových vozidlech a podpořit růst cyklistiky a dalších udržitelných způsobů dopravy.

Zdraví

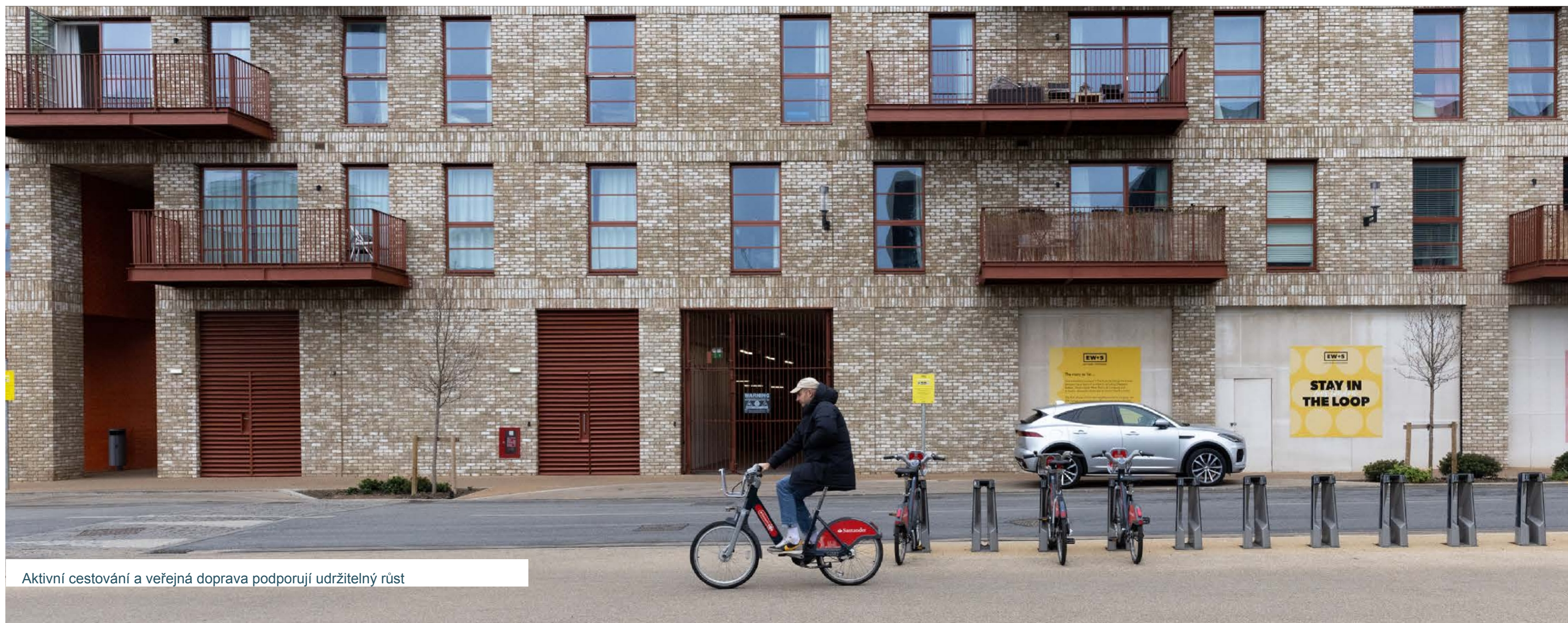
Zařazení fyzické aktivity do každodenní cestovní rutiny má mnoho zdravotních přínosů a pro většinu Londýňanů představuje nejjednodušší způsob, jak si udržet aktivitu. Může hrát klíčovou roli při řešení londýnské krize nečinnosti a dětské obezity a při snižování nerovností v oblasti zdraví.

Cílem starosty je, aby do roku 2041 všichni Londýňané denně absolvovali alespoň 20 minut aktivního pohybu, což se v zásadě shoduje s doporučeními hlavního lékaře. To by pomohlo snížit riziko vzniku cukrovky 2. typu, kardiovaskulárních onemocnění, rakoviny prsu, demence, deprese, zlomenin kyčlí a dalších zdravotních potíží.

Podíl Londýňanů, kteří denně absolvují 20 minut aktivního cestování, klesl ze 42 % před pandemií na 42 % před pandemií. přibližně 35 procent v letech 2020 a 2021. Částečně je to způsobeno tím, že lidé uskutečnili méně cest, zejména veřejnou dopravou, která téměř vždy zahrnuje aktivní fázi, a také se zkrátily cesty, protože lidé se řídili doporučením vlády, aby během pandemie zůstali na místě. Tento pokles fyzické aktivity neúměrně postihl lidi v chudších oblastech, zhoršuje stávající nerovnosti v oblasti zdraví. Úroveň aktivního cestování se částečně zlepšila, když 38,3 % Londýňanů dosáhlo cílové hodnoty, ale pravděpodobně ji brzdí změny v dopravním chování, jako je práce z domova.

Jízda na kole je cenově dostupný způsob cestování v krátkém čase, který poskytuje více přístup k zaměstnání, službám, vzdělání a společenským příležitostem, které jsou důležité pro udržení dobrého fyzického a duševního zdraví a pohody.

Zásahy zaměřené na snížení používání automobilů a zvýšení udržitelného cestování ukázaly, že můžeme zvrátit trend snižování fyzické aktivity. Studie dlouhodobého dopadu sousedství s nízkou hustotou dopravy ve Waltham Forest ukázaly, že obyvatelé těchto oblastí chodí pěšky a jezdí na kole více než obyvatelé jiných částí vnějšího Londýna.



Aktivní cestování a veřejná doprava podporují udržitelný růst

Udržitelná výstavba domů

V Londýně chce žít a pracovat více lidí než kdy jindy. V letech 2007 až 2019 bylo vytvořeno přibližně 1,2 milionu dalších pracovních míst a očekává se, že počet obyvatel do roku 2041 vzroste až na 10,1 milionu. Aby se tento růst podpořil a zmírnila se bytová krize v Londýně, bude třeba každoročně postavit desítky tisíc nových domů.

Výstavba domů se zrychluje, od roku 2016 se staví v průměru 36 000 nových domů ročně. To zahrnuje rekordní počet obecních a cenově dostupných bytů, přičemž jen v roce 2022 bylo zahájeno více než 18 000 cenově dostupných bytů a více obecních bytů než kdykoli od 70. let 20. století.

Dopravní síť hraje zásadní roli při podpoře výstavby domů. Tím, že zajistíme, aby nové stavby byly umístěny, navrženy a postaveny tak, aby podporovaly udržitelné cestovní návyky, snížíme potřebu používání automobilů a prostor potřebný k jejich skladování a přemísťování.

Vedle dobrého přístupu k veřejné dopravě a malého nebo žádného počtu parkovacích míst se ukázalo, že přístup k cyklostezkám a kvalitní parkování pro cyklisty vede k udržitelným výsledkům v oblasti cestování.

Snížení potřeby parkovacích míst v rámci nové výstavby podporuje také poskytování cenově dostupného bydlení maximálním využitím dostupných prostor.

V londýnských oblastech příležitostí, kde vznikají celé nové čtvrti, bude pěší a cyklistická doprava hrát klíčovou roli při vytváření živých a udržitelných míst, kde lidé chtějí žít, pracovat a hrát si.



66,000

nových domů v Londýně po dobu 20 let.

Ekonomika

Veřejná doprava a aktivní cestování jsou prostorově mnohem úspornější než soukromá motorová vozidla. Vzhledem k očekávanému nárůstu poptávky po cestování a omezenému množství místa na našich ulicích bude přerozdělení prostoru pro efektivnější způsoby dopravy zásadní pro udržení pohybu v Londýně a podporu jeho rozvoje naší ekonomiky.

Kvalitní cyklistická infrastruktura, a to jak na ulicích, tak v rámci zástavby, spolu s dobrým přístupem k veřejné dopravě, podpoří dobrý růst a realizaci regenerovaných oblastí a bydlení. Zástavba bez aut je prostorově úsporná a cenově dostupnější. Spolu s kvalitním parkováním pro cyklisty zvyšují také počet cyklistů, kteří se v nich pohybují obyvatel, kteří jezdí na kole. Vzhledem k tomu, že řešíme bytovou krizi a stavíme domy tempem, jaké jsme nezažili po celá desetiletí, má cyklistika a další udržitelné způsoby dopravy zásadní význam.

Lepší přístup cyklistů do městských center a hlavních ulic přispěje k pokračujícímu hospodářskému oživení Londýna z krize. Pandemie. Náš průzkum ukazuje, že lidé, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, navštěvují ulice častěji, přičemž zlepšení chůze a jízdy na kole v ulicích může zvýšit maloobchodní útraty až o 30 %.

Jízda na kole také zvyšuje produktivitu. Zaměstnanci, kteří pravidelně jezdí na kole, si každý rok vezmou o 1,3 dne méně nemocenské, což pro národní ekonomiku představuje hodnotu 128 milionů liber. Průzkum v okresech pro zlepšení podnikání ukázal, že 85 procent podniků si myslí, že jízda na kole je důležitá pro jejich obchodní

výkonnost, zatímco 73 procent zaměstnanců, kteří jezdí na kole, jsou produktivnější.



Cyklistika může hrát důležitou roli při oživení londýnské ekonomiky

nikání, zejména v hustěji osídlených zónách. Náš akční plán Cargo bike ukazuje, že až do roku 2030 by mohlo být 17 procent kilometrů ujetých dodávkami v centru Londýna nahrazeno komerčními nákladními koly, nebo až čtyři procenta v celém Londýně, v závislosti na zavedených opatřeních. Do tohoto počtu není zahrnuto využívání nákladních jízdních kol pro domácí účely, jako jsou školní jízdy a nákupy potravin, pro které existuje rovněž značný potenciál.


Na individuální úrovni nabízí jízda na kole cenově dostupný způsob cestování a přístupu k zaměstnání, službám a společenským příležitostem. Odstraněním překážek, kterým čelí nejvíce znevýhodnění obyvatelé Londýna, máme příležitost snížit ekonomické a zdravotní nerovnosti v době, kdy jsou domácnosti s nízkými příjmy pod značným tlakem.

5,1 miliardy liber



náklady na londýnské hospodářství způsobené dopravními zácpami*

5x



více maloobchodních výdajů na metr čtvereční vyhrazeného parkovacího místa pro cyklisty ve srovnání s ekvivalentem parkovacího místa pro automobily**.

*Global Traffic Scorecard, INRIX Global Traffic Ranking

** Shrnutí ekonomických přínosů pěší a cyklistické dopravy, TfL

Přezkoumání důkazů

Obliba cyklistiky v Londýně roste

V období 20 let před pandemií bylo cestování v Londýně stále udržitelnější, rostl podíl cest pěšky, na kole a veřejnou dopravou, zatímco používání automobilů pomalu klesalo.

Mezi udržitelnými druhy dopravy rostl nejrychleji počet jízd na kole, a to o 126 %, zatímco počet jízd veřejnou dopravou se zvýšil o 68 % a počet jízd autem se snížil o 15 %.

Po patnácti letech růstu zůstala úroveň cyklistické dopravy ve čtyřech letech před pandemií v podstatě stabilní a podobný trend byl zaznamenán i u veřejné dopravy. Důvodem je pravděpodobně pomalejší růst počtu obyvatel a delší období pomalého poklesu počtu cest, které každý Londýňan vykoná.

Míra cyklistické dopravy se nadále zvyšovala tam, kde jsme investovali do nové infrastruktury, jako jsou cyklostezky. Náš monitoring cyklostezek, které byly spuštěny před pandemií, ukázal, že v letech 2014 až 2019 podpořily výrazný nárůst počtu cyklistů.

114%

zvýšení počtu cyklostezek
6 mezi Kings Cross a
Kentish Town.

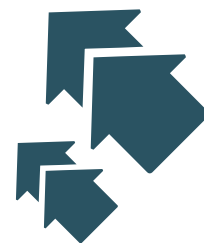


61%

zvýšení počtu cyklistů na
cyklostezce 17 mezi
Elephant & Castle a
Burgess Parkem

43%

zvýšení počtu cyklistů na
cyklostezce 20 mezi
městy Enfield Town a
Palmers Green



45%

zvýšení počtu cyklistů na
cyklostezce 23 mezi
mostem Lea Bridge a
Whipps Crosse



Výrazně se zvýšil počet lidí, kteří jezdí na kole.

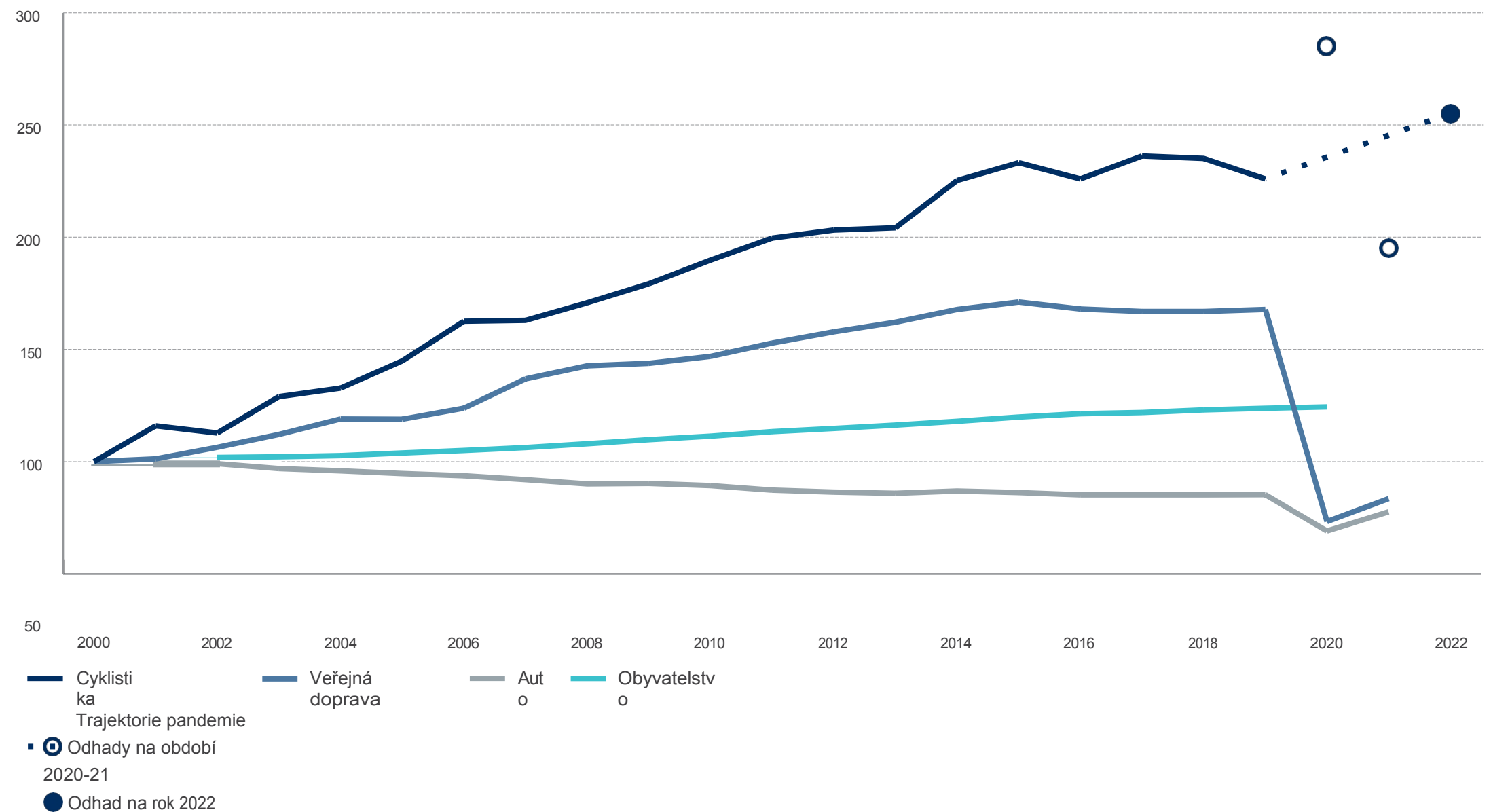
V letech 2020 a 2021 úroveň cyklistiky často kolísala, zejména kvůli vládním doporučením a postupným cestovním a sociálním omezením v reakci na pandemii. Vzhledem k volatilitě úrovně cyklistické dopravy v tomto období a náročnosti sběru dat během výluk je třeba naše roční odhady cyklistické dopravy pro roky 2020 a 2021 považovat pouze za orientační. Nicméně naše nejlepší hodnocení o cyklistické dopravě během pandemie s využitím více zdrojů dat naznačuje, že v roce 2020 se její úroveň zřetelně zvýšila, ale v roce 2021 opět poklesla, ačkoli velikost změny není přesně známa. Navzdory tomu byla cyklistika v tomto období nejdolnějším druhem dopravy.

V roce 2022 byly úrovně cyklistiky mnohem stabilnější, což nám umožnilo odhadovat s větší jistotou. Tento nárůst úrovně cyklistické dopravy je o to pozoruhodnější, že Londýňané v roce 2022 stále ještě podnikali méně cest než před pandemií.

13%

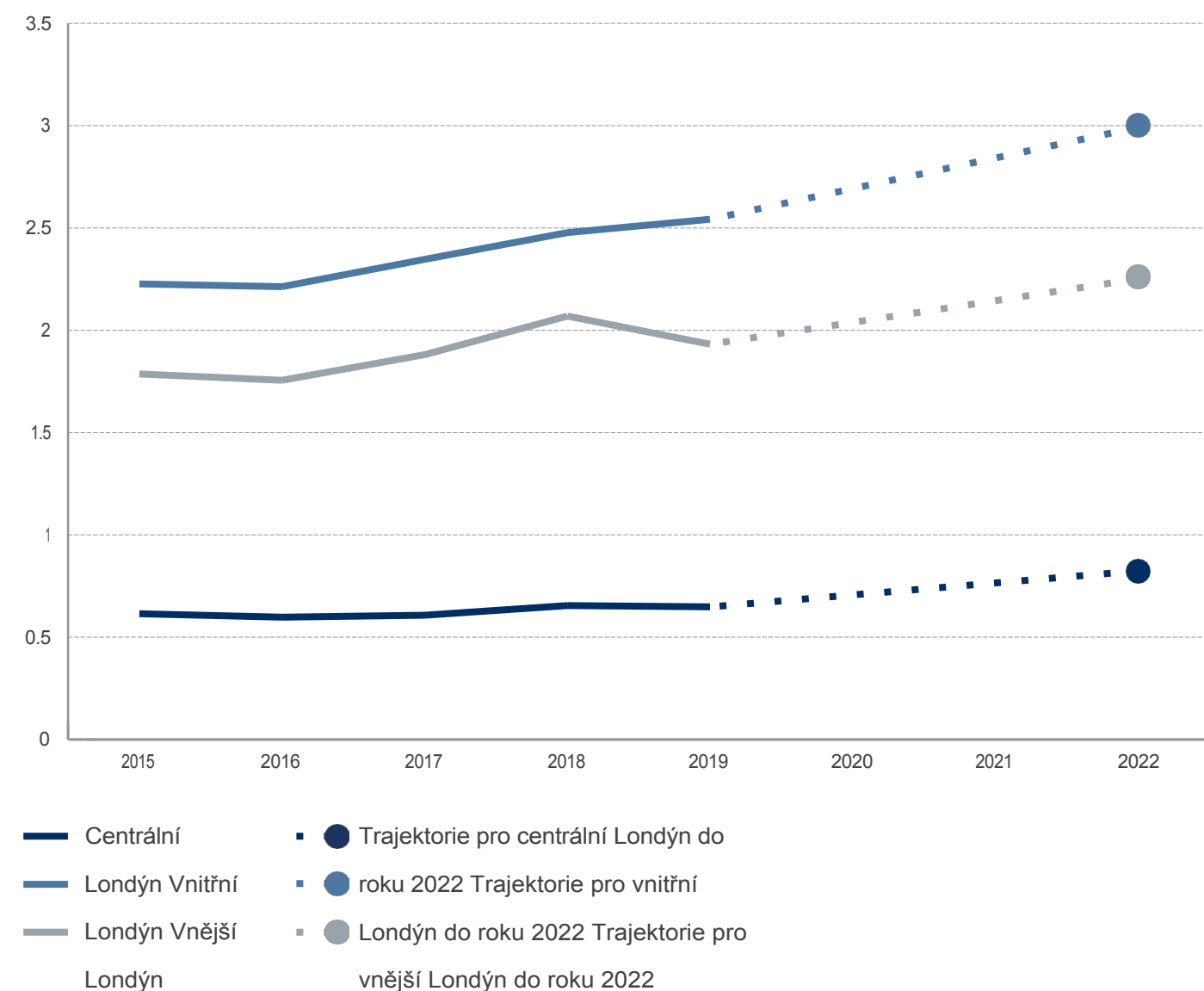
nárůst počtu cyklistů v letech 2019 až 2022, tj. o 155 procent. od roku 2000

Změna počtu cest uskutečněných vybranými druhy dopravy a změna počtu obyvatel, indexováno k roku 2000





Objem cyklistické dopravy v centrálním, vnitřním a vnějším Londýně (km Miliony)



Naše ukazatele objemu cyklistické dopravy ukazují čistý nárůst počtu cyklistických kilometrů mezi lety 2015 a 2018, zejména ve vnějším Londýně, kde došlo k 16% nárůstu, po němž následoval v roce 2019 mírný pokles.

V roce 2022 byl počet cyklistických kilometrů o 18 % vyšší než v roce 2019, přičemž největší nárůst byl zaznamenán v centru Londýna, a to o 27 %. dojíždějících do práce na kole, následuje vnitřní Londýn s 18 procenty a vnější Londýn s 16 procenty.

Zlepšení způsobu monitorování úrovně cyklistické dopravy

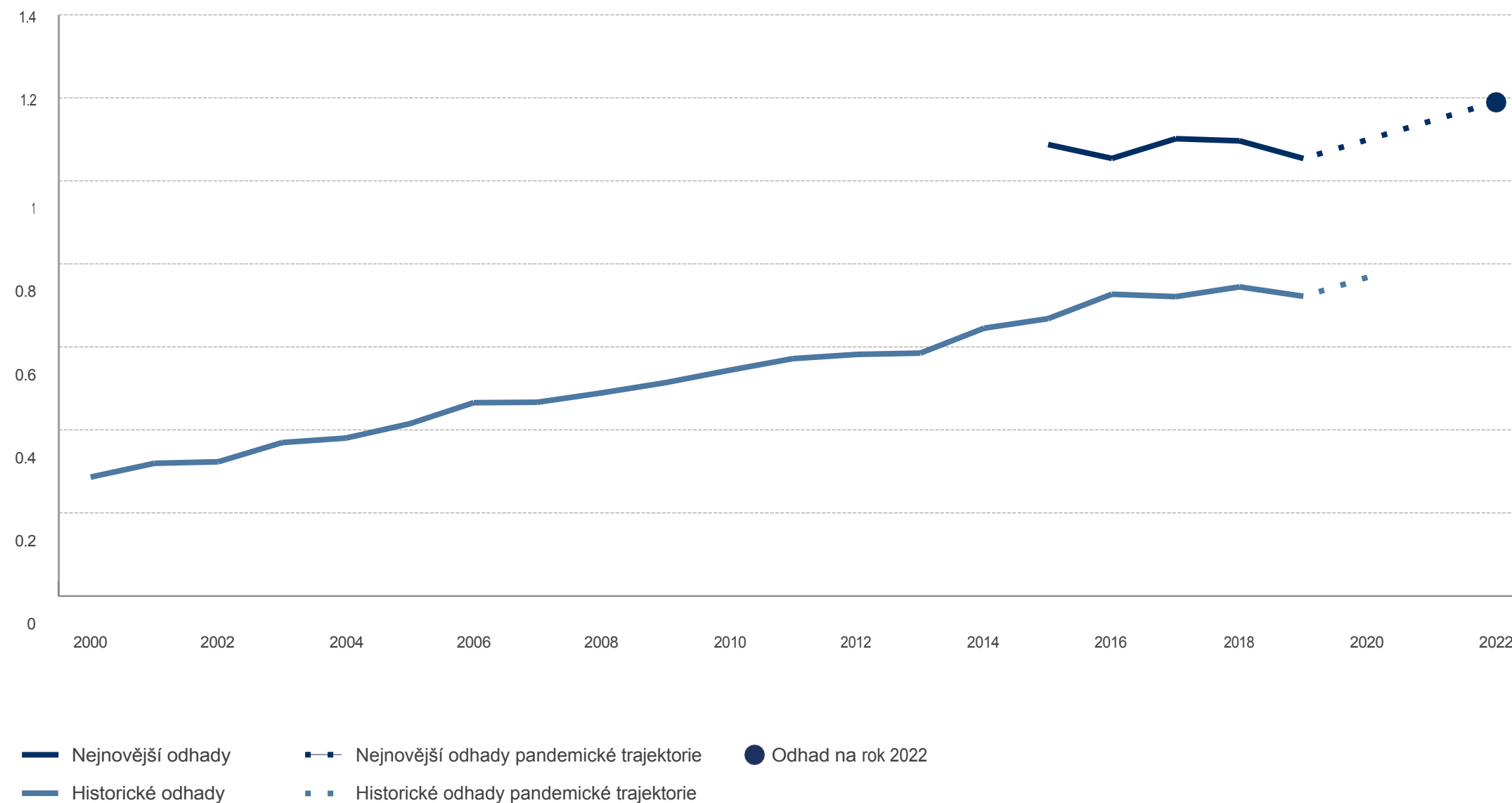
Nejnovější trendy v cyklistické dopravě jsou vyhodnocovány na základě rozsáhlého programu sčítání cyklistů v centrálním, vnitřním a vnějším Londýně, který se datuje od roku 2015. Na základě toho můžeme odhadnout počet jízd na kole v Londýně.

V roce 2022 jsme zlepšili způsob sběru a zpracování dat o jízdě na kole. Podle naší předchozí metodiky jsme odhadli, že v roce 2015 bylo denně uskutečněno přibližně 0,67 milionu jízd na kole. S naší novou metodikou nyní můžeme odhadnout, že bylo denně uskutečněno 1,08 milionu jízd na kole.

Ačkoli tím dochází ke zlomům v datových řadách, nová metodika je robustnější, a konzistentní a umožňuje nám vytvářet odhady úrovně cyklistické dopravy ve stejném roce sběru dat, nikoliv až v roce následujícím.

Proto by bylo užitečnější zaměřit se spíše na relativní změny v cyklistické dopravě než na absolutní počet jízd na kole. Obě metodiky vykazují podobný trend v místech, kde se překrývají, a to s v letech 2015 až 2019 se počet jízd na kole bude jen málo měnit a v roce 2020 opět poroste.

Počet denních jízd na kole Miliony



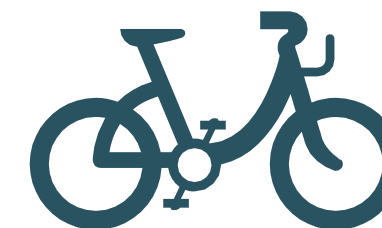
 **1,2 milionu**
denních jízd na kole v roce 2022



Lidé jezdící na kole v roce 2020 v podstatě odráželi londýnské etnické skupiny

27%

Londýňanů použilo v roce 2020 jízdní kolo



Cyklistika během pandemie

Společně s londýnskými obvody prostřednictvím Streetspace for London programu, který je naší mimořádnou reakcí na pandemii, jsme v letech 2020-2021 vybudovali přibližně 100 km nových nebo modernizovaných cyklostezek, více než 100 čtvrtí s nízkou hustotou provozu a více než 370 školních ulic. Díky této rychlé výstavbě cyklistické infrastruktury se Londýn umístil na prvním místě v průzkumu světových a hlavních měst v počtu kilometrů cyklistických tras realizovaných od roku 2020.

Omezení související s pandemií spolu s lepší cyklistickou infrastrukturou a poklesem automobilové dopravy vedly k nebývalému nárůstu cyklistické dopravy, který se vymyká trendům u ostatních druhů dopravy. V důsledku toho se

cyklistická doprava

podíl režimu mezi červencem 2020 a červnem 2021 byl v průměru dvakrát vyšší, 5,3 procenta, než před pandemií, 2,7 procenta.

Během pandemie se také změnila místa, kde lidé jezdili na kole, a to tak, že ubylo cest do centra Londýna a z něj a přibylo jich ve vnějším Londýně, což odráží změny v pracovních modelech, nárůst cyklistiky pro volný čas a větší podíl místních, domácích cest.

Toky cyklistů se měnily i během dne, kdy byly nižší ve špičkách a mnohem vyšší mimo špičky, zejména o víkendech, což odráželo změny v účelu cest. Zaznamenán byl také rekordní počet pronájmů kol Santander a počet nových členů.

Došlo také k výrazné změně v demografickém složení lidí, kteří v Londýně jezdí na kole, a průzkumy ukázaly, že lidé jezdící na kole jsou z hlediska etnické příslušnosti v podstatě reprezentativní pro obyvatele Londýna, přičemž se zvýšila účast dalších skupin, jako jsou ženy, zdravotně postižení a lidé s nižšími příjmy.

K této změně pravděpodobně přispěl pokles počtu dojíždějících cyklistů a nárůst počtu cyklistů pro volný čas spolu s nižší úrovní dopravy v obytných oblastech. Tento akční plán stanoví, jak plánujeme na tuto pozitivní změnu navázat podporou stále většího počtu Londýňanů, kteří se budou každodenně pohybovat na kole.

Muži	34%
Ženy	20%
Podle věku	
16-34	36%
35-54	28%
55+	12%
Podle postižení	
Jakýkoli	18%
Mobilita	12%
V souvislosti s věkem	15%
Podle příjmu domácnosti	
Nízká	17%
Střední	31%
Vysoká	37%

Zdroj: Potenciál cyklistické dopravy v různých londýnských komunitách, TfL, 2021

Diverzifikace cyklistiky

Chceme zajistit, aby měl každý možnost jezdit na kole, a to odstraněním překážek, kterým lidé čelí.

V Londýně existuje obrovský potenciál pro zvýšení počtu cyklistů. Z naší analýzy potenciálu cyklistické dopravy vyplývá, že Londýňané denně vykonají více než osm milionů cest motorovými vozidly, které by bylo možné nahradit jízdou na kole.

Většina těchto cest na kole se v současnosti uskutečňuje autem. Přibližně dvě třetiny všech cest autem jsou kratší než pět kilometrů, což je v rámci možností cyklistiky.

Potenciální jízdy na kole jsou rozprostřeny po celém Londýně, přičemž největší hustota je ve vnitřním Londýně, zatímco největší objem je v oblasti vnější Londýn (55 procent potenciálních cest na kole).

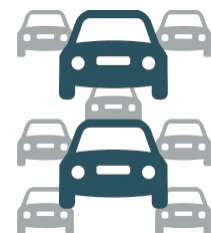
Cyklistika proto hraje klíčovou roli při snižování závislosti na používání automobilů. Abychom však tento potenciál naplnili, musíme zajistit, aby se cyklistika stala oblíbeným způsobem dopravy pro širší okruh cest a osob, než je tomu v současnosti.

Potenciální cesty na kole
Definice potenciálně cyklistické cesty je cesta osoby bez omezení pohyblivosti, například z důvodu zdravotního postižení nebo věku, cestování na krátké vzdálenosti bez zátěže, jako je náradí nebo kočárkem a není součástí delší cesty, kterou by bylo možné absolvovat celou na kole.



4.2 milion

denních jízd autem by se mohlo uskutečnit na kole.

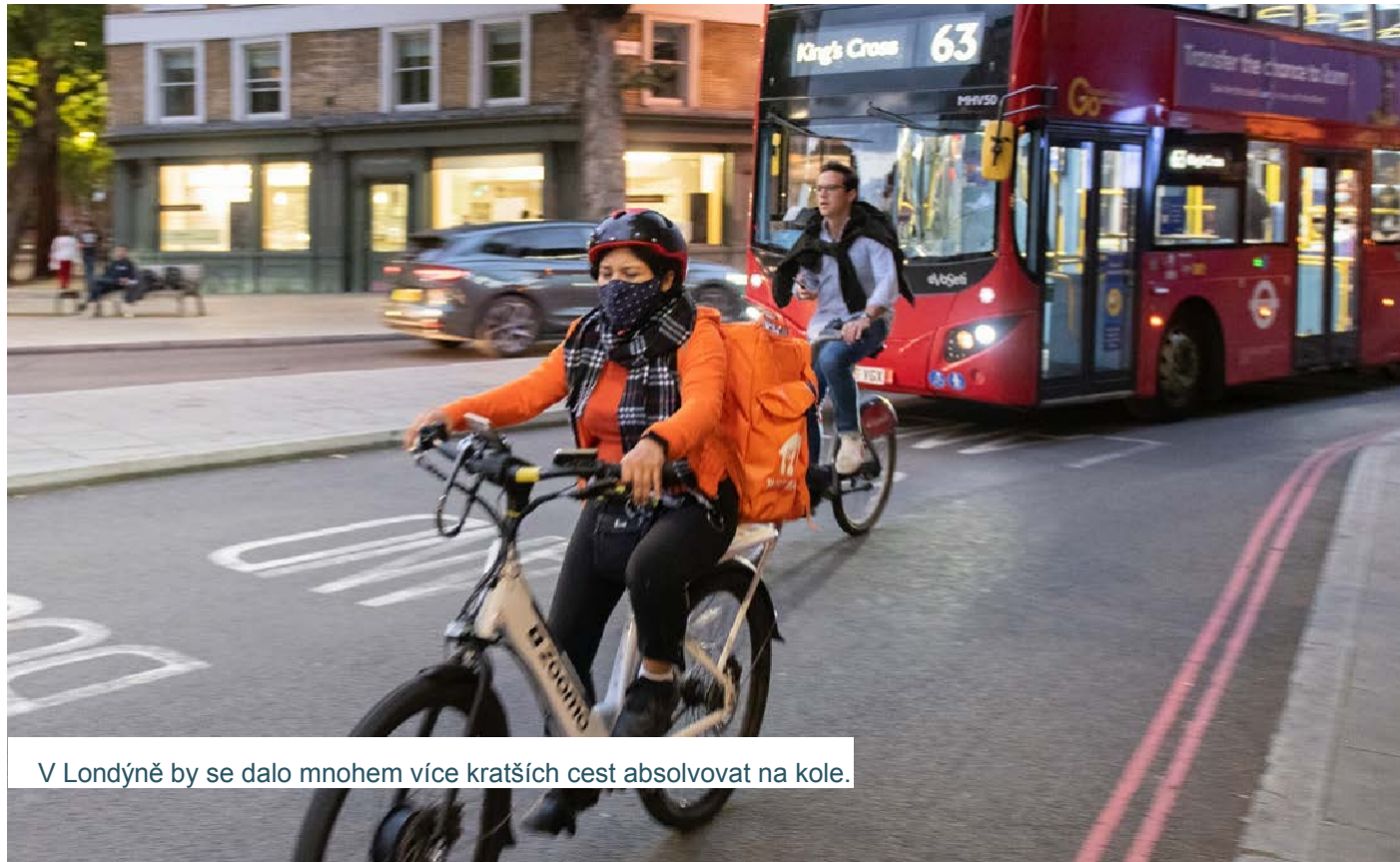


63%

všech jízd autem je potenciálně možné uskutečnit na kole.



Chceme dát více lidem možnost jezdit na kole.



V Londýně by se dalo mnohem více kratších cest absolvovat na kole.

Cyklistické výlety jsou určeny pro širokou škálu lidí. pouze 20 % potenciálních cest na kole se týká práce. To je v kontrastu se 47 procenty cest na kole před pandemií, které se uskutečnily za pracovními účely.

Lidé, kteří se vydávají na cesty, které by mohli absolvovat na kole, jsou také rozmanitější a reprezentativnější pro obyvatele Londýna. Pětadesát procent cest, které lze uskutečnit na kole, vykonávají ženy a 38 procent cest vykonávají lidé z černošských, asijských a menšinových etnických skupin.

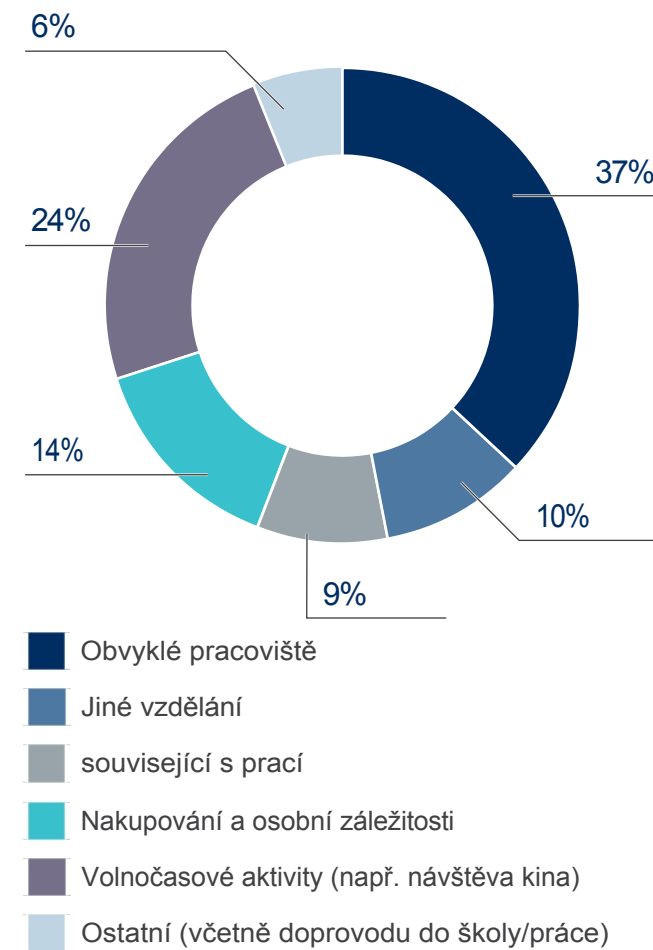
Navzdory trvalému růstu cyklu cest za posledních 20 let, postrádala cyklistická populace rozmanitost londýnských komunit. Demografické rozdíly mezi lidmi, kteří již jezdí na kole, a těmi, kteří by se mohli věnovat cyklistice, se mezi lety 2010 a 2019 výrazně nezměnily. To naznačuje, že k nárůstu cyklistiky přispěly spíše podobné demografické skupiny než nové segmenty obyvatel, kteří se věnují cyklistice. Zdůrazňuje také obrovský potenciál růstu díky rozšíření atraktivity cyklistiky pro tradičně nedostatečně zastoupené skupiny.

80%

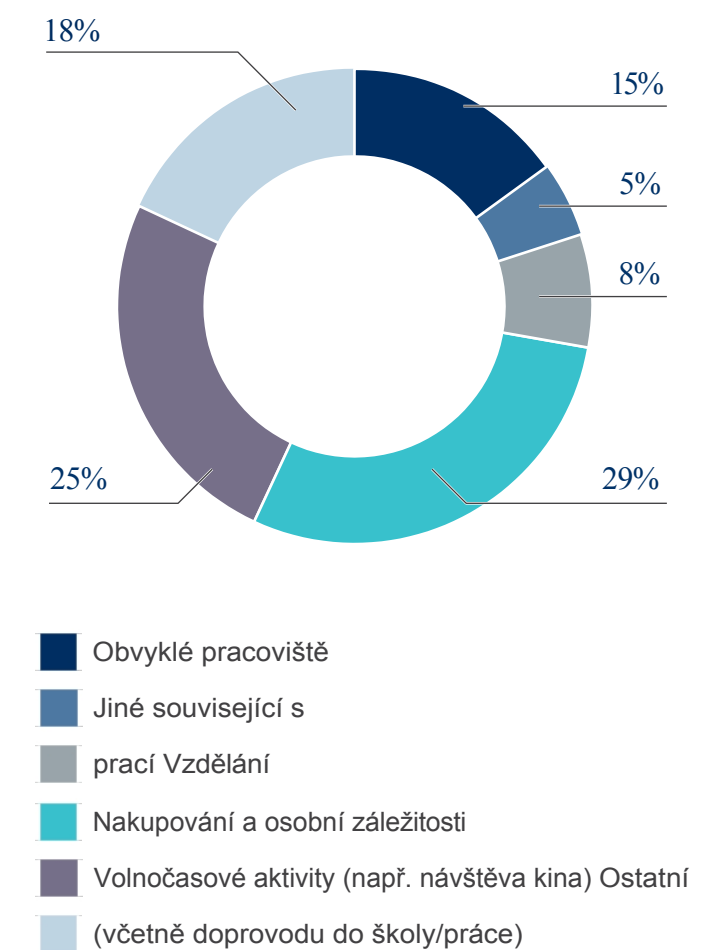
potenciálně využitelných cest na kole by se dalo uskutečnit za méně než 20 minut



Stávající a potenciální cesty na kole v Londýně Stávající cyklojízdy (před pandemií)



Potenciální cesty na kole



Z našeho průzkumu poptávky po cestování v Londýně vyplývá, že v letech 2010 až 2019 tvořili téměř dvě třetiny lidí, kteří jezdili na kole alespoň jednou ročně, muži, přičemž podíl žen jezdících na kole se ve stejném období zvýšil jen nepatrně, a to z 36 % na 36 %.

na 38 procent. To je v kontrastu s jinými zeměmi s rozvinutější cyklistickou infrastrukturou, jako je Nizozemsko, kde 55 procent cest na kole absolvují ženy.

Ženy dojíždějí do zaměstnání na kratší vzdálenosti a méně často, v průměru 0,33 cesty denně, zatímco muži 0,42 cesty denně. Ženy vykonávají více cest do školy s dětmi (0,21) než muži (0,09).

Dojíždění do zaměstnání není pro ženy a mnohé osoby s chráněnými charakteristikami nejvýznamnější cestou, ať už se měří vzdáleností nebo počtem cest.

Lidé z černošských, asijských a menšinových etnických skupin tvoří téměř 40 procent obyvatel Londýna, ale v roce 2018/19 jich na kole jezdilo jen 22 procent. Výrazně méně zastoupeni byli také lidé z domácností s nižšími příjmy a zdravotně postižení.

Děti mají obrovský potenciál pro větší rozvoj cyklistiky. V roce 2019 se pouze 1,6 procenta cest do základních škol a 1,2 procenta cest do škol mateřských. procent cest do středních škol bylo uskutečněno na kole, přestože tři čtvrtiny dětí bydlí do 15 minut jízdy na kole od střední školy.

U dětí mladších 16 let byla nejdelší vzdálenost cestování za přáteli, zatímco cesta do školy je nejčastější typ cesty. Mnohé z těchto cest jsou krátké a mohly by se uskutečnit pěšky nebo na kole, pokud by se pro ně

vytvořilo vhodné prostředí na ulicích.



Inkluzivní prostředí pro cyklistiku je přínosem pro všechny

hem menší pravděpodobnost, že budou jezdit na kole, než u ostatních Londýňanů, přestože 76 % zdravotně postižených uvádí, že jsou schopni jezdit na standardním kole, a používání elektronických a upravených kol dále rozšiřuje přístup k cyklistice.

Tento vzorec nedostatečného zastoupení odpovídá mezinárodním poznatkům. Studie o chování cyklistů v 17 zemích, publikovaná v časopise Transport Reviews v roce 2021, ukázala, že ve městech, kde se méně než sedm procent cest uskutečňuje na kole, jezdí mnohem méně často ženy, děti a starší lidé.

Změna v cyklistice během pandemie byla povzbudivá, neboť lidé z černošských, asijských a jiných menšinových etnických skupin jezdili na kole zhruba stejně často jako běloši. Došlo také k mírnému nárůstu v účasti skupin, jako jsou ženy, zdravotně postižení a lidé s nižšími příjmy. To je sice povzbudivé, ale podle jiných průzkumů se demografický profil lidí jezdících na kole za stejné období změnil jen málo a existuje určitá míra nejistota, zda budou změny během pandemie trvalé.

Naším úkolem je navázat na nedávné zvýšení počtu cyklistů a podpořit větší rozsah cest na kole, aby každý Londýňan mohl využívat zdravotní a ekonomické výhody jízdy na kole.

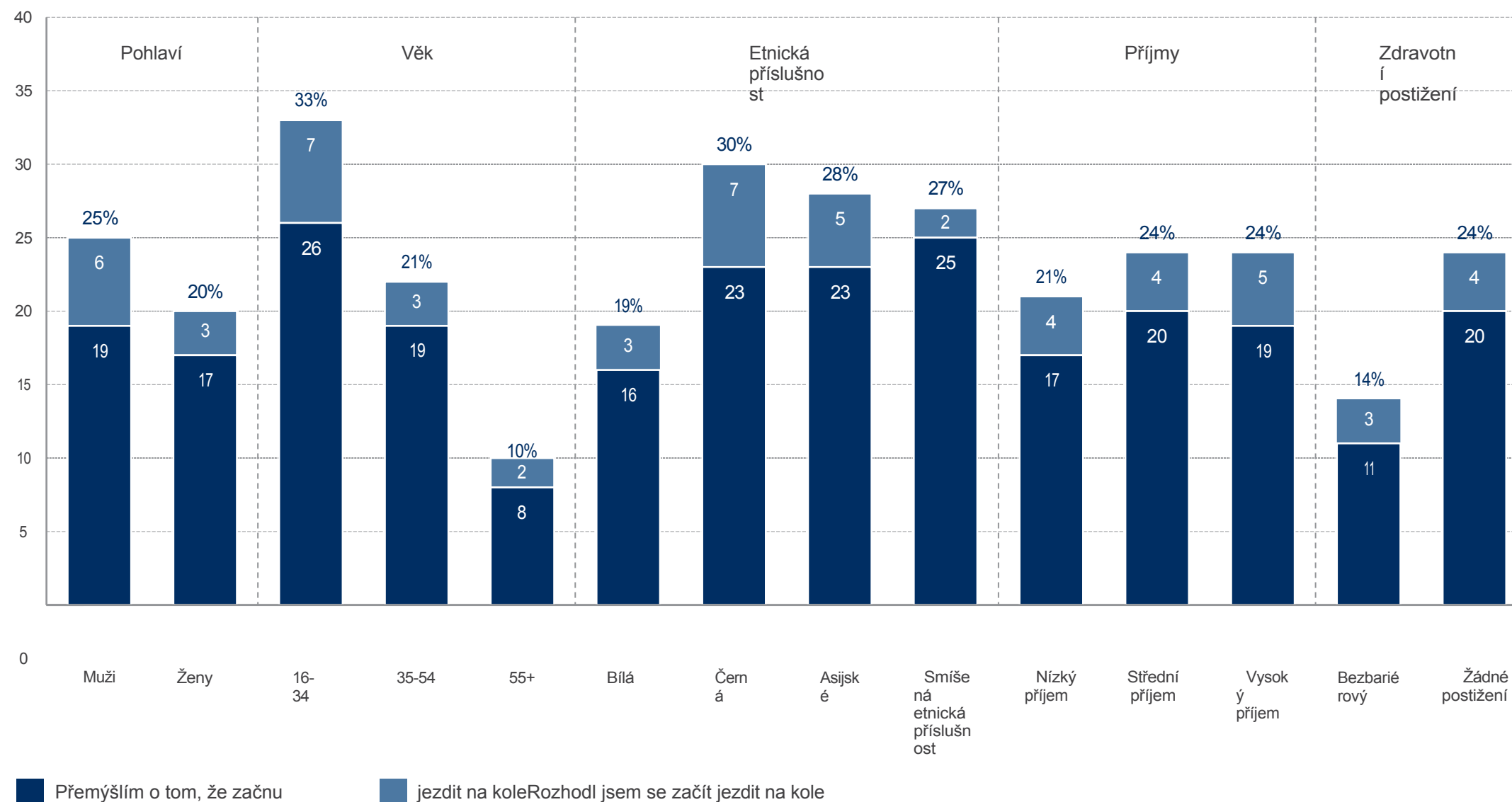
Potenciál diverzifikace

Zaměření našeho úsilí a investic na diverzifikaci cyklistické dopravy nám pomůže zvýšit úroveň cyklistické dopravy v Londýně. Jen o málo více než jeden z pěti Londýňanů, kteří dosud nejezdí na kole, je aktivně otevřený cyklistice, což znamená, že o jízdě na kole uvažuje nebo se pro ni rozhodl.

Lidé z černošských, asijských a menšinových etnických skupin uvažovali o jízdě na kole výrazně častěji než běloši z Londýna. Ženy a nízkopříjmové skupiny projevovaly o cyklistiku v podstatě podobný zájem jako muži a lidé s vyššími příjmy.

Mezi skupinami, které jsou v cyklistice tradičně nedostatečně zastoupeny, existuje obrovský potenciál pro růst. Neustále rozvíjíme naše znalosti o překážkách, kterým tyto skupiny čelí, a využíváme tyto poznatky k formování našich politik a intervencí.

Podíl Londýňanů, kteří aktivně uvažují o jízdě na kole, podle demografických skupin



Snížení nebezpečí na silnicích

Nebezpečí na silnicích zůstává hlavní překážkou, která Londýňany odrazuje od jízdy na kole

Prioritou je snižování nebezpečí na silnicích. Obavy z nebezpečí na silnicích a strach ze srážek jsou nejčastější překážkou pro jízdu na kole, kterou uvádí 82 % necyklistů. A to i přesto, že se jízda na kole stala v posledních dvou desetiletích výrazně bezpečnější.

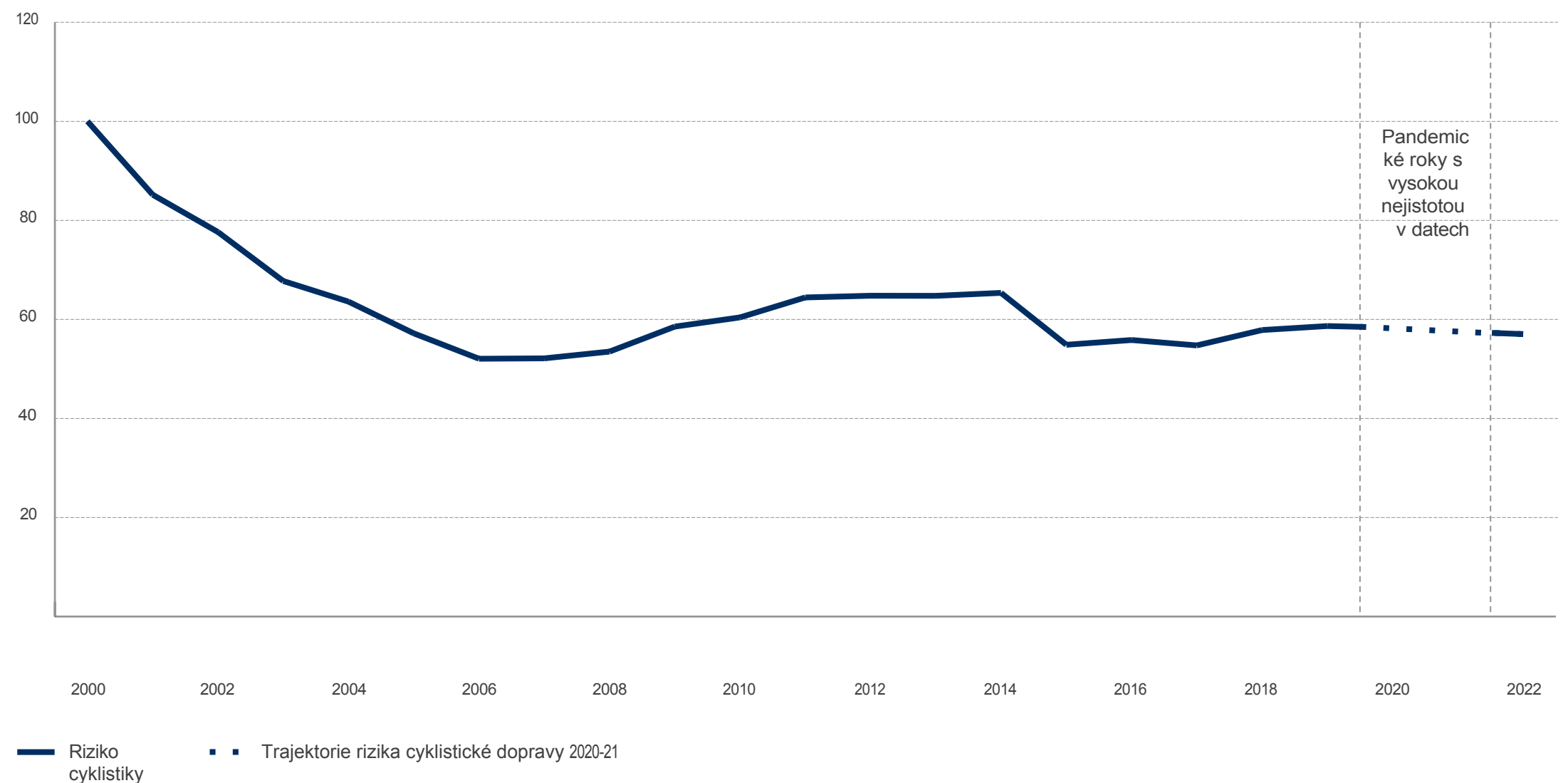
Tyto obavy jsou společné všem demografickým skupinám bez ohledu na pohlaví, věk, etnický původ nebo zdravotní postižení. Ženy, děti a starší Londýňané však častěji riskují, že je od jízdy na kole odradí nebezpečí na silnici, a více upřednostňují ochranu před motorovou dopravou.

Snížení nebezpečí na silnicích nám tedy nejen pomůže dosáhnout Vize nula a eliminovat počet úmrtí a vážných zranění na silniční síti, ale také podpoří širší okruh Londýňanů, kteří se zapojí do silničního provozu. cyklistika. Je tragické, že absolutní počet usmrcených nebo těžce či lehce zraněných osob se zvyšuje. To je však z velké části způsobeno tím, že se stále více lidí rozhoduje pro jízdu na kole.

Snížení počtu obětí na milion jízd na kole, tzv. cyklistické riziko, mezi lety 2000 a 2022 o 43 procent. To je sice povzbudivé, ale musíme jít dál dále a rychleji.

Snižování rizika cyklistické dopravy bylo v posledních 10 letech pomalejší a k jeho dalšímu snížení budou zapotřebí trvalé investice.

Riziko usmrcení nebo zranění při jízdě na kole v Londýně, 2000-2022 (indexováno do roku 2000, předběžné údaje pouze pro rok 2022)



Riziko cyklistické dopravy ovlivňuje mnoho faktorů a jedná se o dynamický systém s vyvíjejícími se problémy. Například změna cestovních zvyklostí během pandemie znamenala, že mnoho Londýňanů poprvé začalo jezdit na kole

a/nebo autem po silnicích, které neznali.

Snížení intenzity automobilové dopravy vedlo také ke zvýšení rychlosti dopravy a zhoršení závažnosti kolizí. Tyto trendy budeme pečlivě sledovat, abychom zajistili, že naše zásahy budou přizpůsobeny tak, aby co nejúčinněji snižovaly riziko.

Víme, že místní zásahy do rozšiřování sítě cyklostezek a omezování převahy motorové dopravy mají pozitivní dopad na bezpečnost cyklistické dopravy, a proto je třeba v jejich realizaci pokračovat.

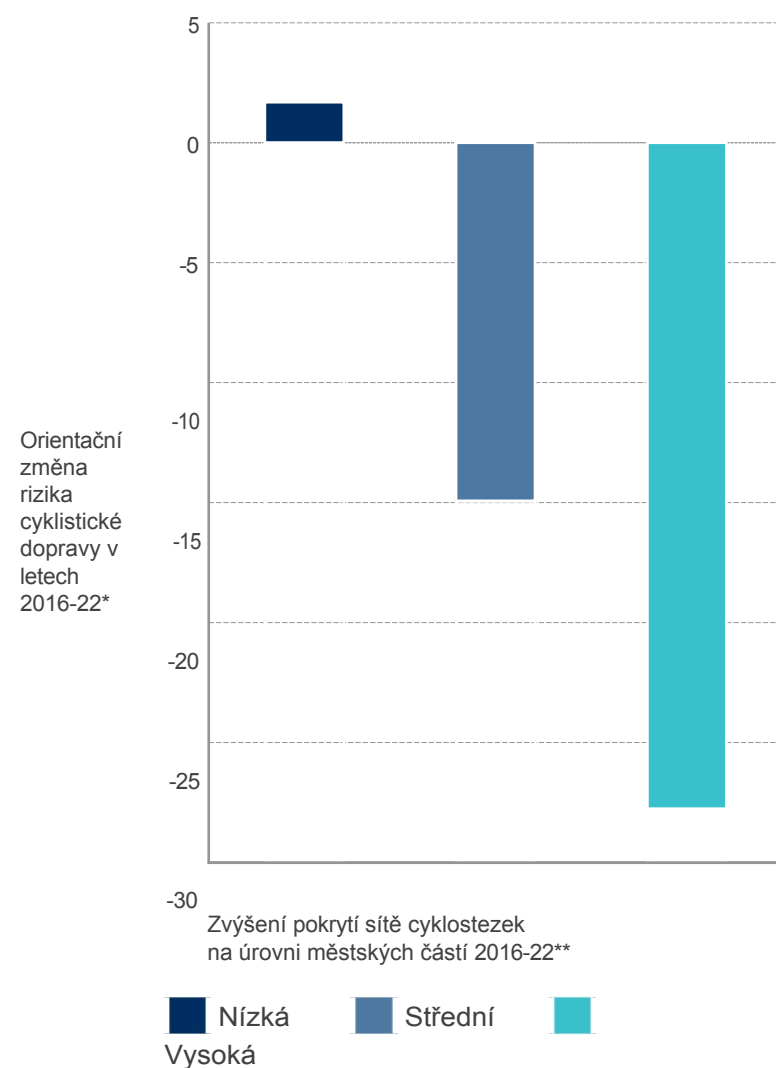
Cyklostezky účinně snižují riziko pro osoby jedoucí na kole. Měření úrovně cyklistické dopravy a rizikosti cyklistické dopravy na úrovni městských částí je obtížné vzhledem k omezenému počtu sčítání cyklistů. Můžeme však porovnat změnu úrovně cyklistické dopravy v místech sčítání se změnou počtu úrazů cyklistů v jednotlivých městských částech. To nám dává představu o změně rizika cyklistické dopravy.

Z grafu vpravo, který porovnává orientační změnu rizika cyklistické dopravy mezi lety 2016 a 2022 s rozšířením sítě cyklostezek ve stejném období, vyplývá, že má tendenci být větší snížení rizika cyklistické dopravy v obcích, kde se síť cyklostezek nejvíce rozšířila. Naopak riziko se nejvíce zvýšilo v obcích, kde se do sítě cyklostezek neinvestovalo vůbec nebo jen omezeně.

Vliv cyklostezek se odráží i v nedávných průzkumech mezi zákazníky, kdy více než 70 % uživatelů uvedlo, že se na síti cyklostezek cítí bezpečně.

Riziko cyklistické dopravy se nejvíce snížilo tam, kde společnost TfL a městské části vybudovaly nové

Vztah mezi rozšiřováním sítě cyklostezek na úrovni městských částí a změnou rizika cyklistické dopravy (2016-2022, všechna zranění cyklistů, předběžné údaje pouze za rok 2022)



*Rozdíl mezi relativním nárůstem počtu zranění na kole a relativním nárůstem počtu cyklistů mezi lety 2016 a 2022.

** Zvýšení podílu obyvatel žijících ve vzdálenosti do 400 m od sítě cyklostezek mezi lety 2016 a 2022



Chceme, aby se všichni Londýňané cítili bezpečně při jízdě na kole.

(
1
1
m
ě
s
t
s
k
ý
c
h
č
á
s
t
í
v

Rozšíření sítě cyklostezek je nezbytné pro snížení nebezpečí na silnicích. I přes značný pokrok v rozšiřování sítě cyklostezek nemá většina obyvatel Londýna, zejména v jeho okrajových částech, k síti cyklostezek snadný přístup.

To znamená, že s rostoucím počtem cyklistů nemají někteří jinou možnost, než se na některých úsecích svých cest míchat s nepříjemnou motorovou dopravou, a jsou tak vystaveni nebezpečí na silnicích.

Zlepšení přístupu k síti cyklostezek je klíčovou součástí našeho programu Zdravé ulice, který zahrnuje také další zásadní opatření ke snížení nebezpečí na silnicích, jako je snížení převahy dopravy, řešení kolizních míst, snížení rychlostních limitů a řada opatření ke změně chování a prosazování předpisů, která jsou podrobně popsána v tomto plánu.

Příčiny nebezpečí na silnicích

Všechny typy motorových vozidel mohou způsobit újmu osobám jedoucím na kole, ale počet srážek s následkem smrti nebo vážného zranění osob jedoucích na kole je vyšší u automobilů než u jiných typů vozidel. V letech 2017-2021 se automobily, vozidla pro soukromý pronájem a taxíky podílely na srážkách, které měly za následek 2 770 vážných zranění a 12 úmrtí, což představuje 65 % všech osob usmrčených nebo vážně zraněných při jízdě na kole. To odráží skutečnost, že automobily tvoří většinu londýnské motorizované dopravy.

Objem motorové dopravy v londýnských ulicích je stále vysoký. To představuje problém zejména v obytných oblastech, kde ulice nejsou dimenzovány na vysoké objemy dopravy.

Pro pochopení rizika, které představuje typ vozidla, je užitečné porovnat počet úmrtí a vážných zranění s jejich podílem na dopravě. Autobusy/autokary a motocykly jsou dva typy vozidel, které představují největší riziko pro osoby jedoucí na kole, protože mají nejvyšší počet usmrčených nebo vážně zraněných osob při jízdě na kole v poměru k počtu kilometrů vozidel. cestoval. U těžkých nákladních vozidel je 13krát vyšší pravděpodobnost, že se stanou účastníky srážky s následkem úmrtí cyklisty, v poměru k jejich podílu na dopravě - v letech 2017 až 2021 došlo k 16 úmrtím.

Lidské chyby a riskantní chování jsou zdrojem téměř všech kolizí, přičemž údaje STATS19 ukazují, že riskantní manévry jsou příčinou téměř všech kolizí. hlavní podíl na srážkách s cyklistou. Manévry, které nejčastěji vedou k úmrtí nebo vážnému zranění, jsou ty, při nichž jiné vozidlo odbočuje vlevo nebo vpravo přes cestu cyklistovi. K více než polovině smrtelných nehod a vážných zranění cyklistů dochází na křižovatkách.

Pravděpodobnost a závažnost následků srážky ovlivňuje také rychlost jízdy. Pravděpodobnost úmrtí lidí, kteří jdou pěšky a srazí je vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h, je přibližně pětikrát vyšší než při rychlosti 20 km/h*.

Řízení za prací je spojeno s rizikovými faktory, jako je únava, časový tlak a jízda po neznámých ulicích. Lidé řídící za prací se podílejí na 57 % všech úmrtí a vážných zranění na londýnských silnicích. Vozidla řízená za prací jsou také obvykle větší a těžší, například dodávky, a někdy postrádají bezpečnostní technologie, které jsou běžné v osobních automobilech.

Srážky s cyklistou jsou o 40 % častěji v nejchudších oblastech než v nejméně chudých, což ukazuje na potřebu upřednostnit investice a zásahy ke snížení nebezpečí na silnicích v oblastech s vyšší mírou deprivace.

Musíme řešit hlavní zdroje nebezpečí pro cyklisty na silnicích.



Snížit objem soukromé motorové dopravy, jako jsou automobily a motocykly, zejména v obytných oblastech a tam, kde se chodí pěšky a jezdí na kole. je koncentrovaná



Upřednostnit investice do bezpečnosti silničního provozu, aby se snížily rozdíly v bezpečnosti silničního provozu v oblastech s vyšší mírou deprivace, nerovnosti a zranitelnosti.



Snížit nebezpečí, které představují nejrizikovější vozidla a řidiči.



Snížení pravděpodobnosti a závažnosti kolizí snížením rychlosti vozidel.



Navrhování ulic s ohledem na bezpečnost, aby se zvýšila atraktivita aktivního cestování, se zaměřením na nejnebezpečnější místa, zejména křižovatky.








Omezit nebezpečné chování a lépe chránit lidi v době, kdy jsou nejvíce ohroženi. ohrožení, včetně vymáhání dopravních přestupků.

* [Riziko úmrtí chodců v závislosti na rychlosti nárazu automobilu](#)

Nebezpečnost vozidel pro cyklisty - smrtelné a vážné zranění cyklistů podle typu vozidla, 2017-2022

Počet úmrtí a vážných zranění cyklistů podle motorového vozidla, které se srážky účastnilo

Počet úmrtí cyklistů podle motorového vozidla, které se srážky účastnilo:

Motocykly		1
Automobily a taxíky		12
Autobusy a autokary		3
LGV		7
HGV		16

Počet vážných zranění cyklistů podle motorového vozidla, které se srážky účastnilo:

Motocykly		182
Automobily a taxíky		2,770
Autobusy a autokary		103
LGV		466
HGV		54






Předběžné údaje pouze pro rok 2022

Riziko účasti motorového vozidla na úmrtích a vážných zraněních cyklistů podle podílu na dopravě (vozokilometry)

Riziko účasti motorových vozidel na smrtelných nehodách cyklistů (v poměru k podílu dopravy na vozokilometrech):

Motocykly		0.98
Automobily a taxíky		0.40
Autobusy a autokary		5.35
LGV		1.09
HGV		12.92

Riziko účasti motorových vozidel na vážných zraněních cyklistů (v poměru k podílu dopravy na vozokilometrech):

Motocykly		1.94
Automobily a taxíky		1.01
Autobusy a autokary		2.00
LGV		0.79
HGV		0.48

Předběžné údaje pouze pro rok 2022

Další překážky v jízdě na kole

Kromě nebezpečí na silnicích brání lidem v jízdě na kole i další překážky.

Snížení nebezpečí na silnicích samo o sobě nemusí stačit k dosažení počtu cyklistů, který by odrážel rozmanitost londýnských komunit.

Lidem brání v jízdě na kole řada překážek, jako jsou obavy ze znečištění ovzduší, nedostatek parkovacích míst pro cyklisty, nemožnost dovolit si kolo, strach z obtěžování nebo pocit, že "jízdě na kole není pro lidi jako já".

Důvody, proč lidé nejezdí na kole, vycházejí především z fyzických a sociálních předpokladů jedince. prostředí. Ta ovlivňují různé lidi různými způsoby.

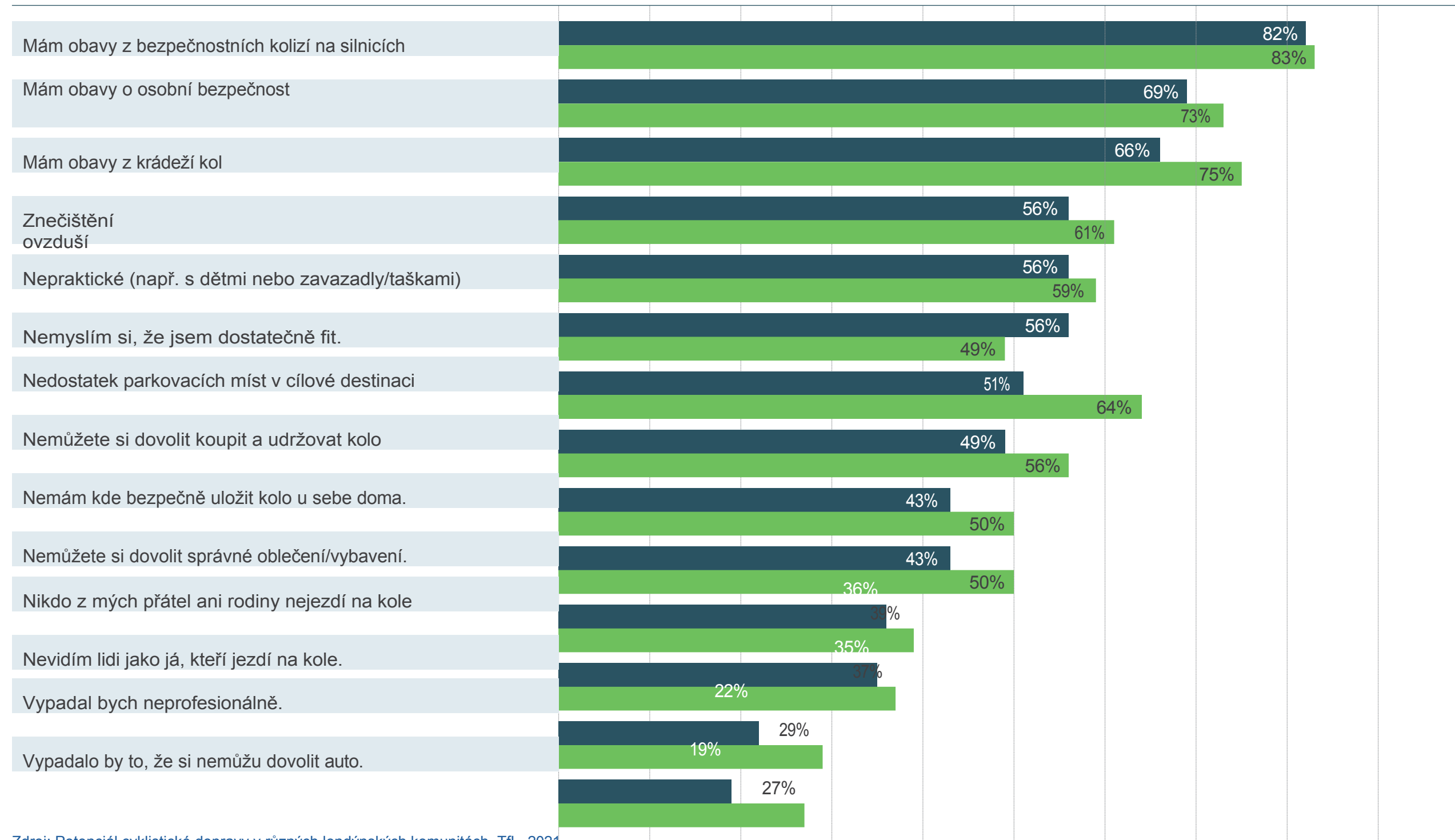
Víme, že vytvářejí nerovnosti v přístupu k cyklistice pro tradičně nedostatečně zastoupené skupiny, jako jsou ženy, lidé z černošských, asijských a jiných menšinových etnických skupin, starší lidé, zdravotně postižení a lidé s nízkými příjmy. Překážky jsou nejpalčivější tam, kde se tyto skupiny protínají, například u zdravotně postižených žen s nízkými příjmy.

Přestože existují známky toho, že lidé z nedostatečně zastoupených skupin jezdí v posledních dvou letech více na kole, musíme se



vypořádat s překážkami, které se jich neúměrně dotýkají, abychom zajistili, že se tato změna udrží a bude se na ní dále stavět.

Překážky v jízdě na kole mezi lidmi, kteří v současné době nejedí na kole, a těmi, kteří o tom uvažují



Klíč

- Celkem necyklisté
- Aktivně otevřené cyklistice (lidé, kteří se již rozhodli jezdit na kole, začít jezdit na kole nebo o tom uvažovat).

Zdroj: Potenciál cyklistické dopravy v různých londýnských komunitách, TfL, 2021



Společnost Santander Cycles zaznamenala v roce 2021/22 rekordní nábor zaměstnanců

Pět typů bariér, které odrazují nedostatečně zastoupené skupiny.

Jedná se o překážky, s nimiž se některé osoby s chráněnými charakteristikami setkávají častěji. Každá z těchto překážek ovlivňuje různé segmenty populace různým

Některé překážky

Patří sem i to, že si nemůžete dovolit koupit a udržovat kolo nebo zakoupit správné vybavení, a to i po krádeži kola.

Praktické překážky

To může zahrnovat nedostatečný počet parkovacích míst pro jízdní kola nebo další podrobnosti o překážkách a motivačních faktorech, kde doma uložit kolo. Další k jízdě na kole jsou uvedeny v našem výzkumu z roku 2021.

Sociální bariéry

Mohou se vyskytnout obavy z obtěžování, zastrašování nebo nežádoucí pozornosti.

Osobní a identitní překážky

Patří sem obavy o kondici, nedostatek přátel nebo rodinných příslušníků, kteří jezdí na kole, nebo to, že nevidí lidi z podobných skupin, kteří jezdí na kole.

Stavové překážky

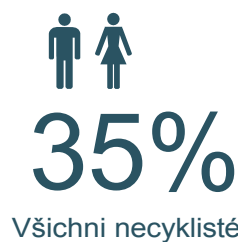
Zde se lidé obávají, že budou vypadat neprofesionálně nebo že si nebudou

stoprocentně schopni kolo udržet. Další k jízdě na kole jsou uvedeny v našem výzkumu z roku 2021.

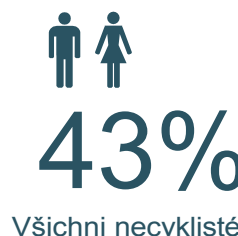
zpráva [Cycling potential in London's diverse communities \(Potenciál cyklistiky v různých londýnských komunitách\)](#).

Příklady překážek a jejich nepřiměřeného dopadu na konkrétní skupiny

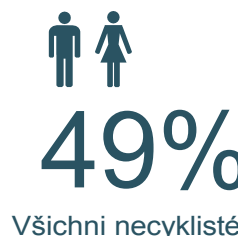
Nevidím lidi jako já, kteří jezdí na kole.	
Osoby se zdravotním postižením	42%
Asiaté	44%
Ženy se zdravotním postižením	44%
Osoby se zdravotním postižením a osoby z černé, asijské a etnické menšiny	51%
Ženy ve věku 16-34 let a osoby s nízkými příjmy	41%



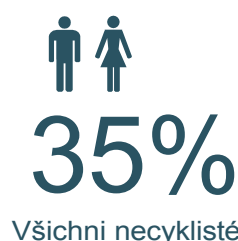
Nemůže si dovolit koupit a udržovat jízdní kolo	
Lidé smíšené národnosti	59%
Lidé s nízkými příjmy	57%
Osoby se zdravotním postižením	53%
Černoši	48%
Ženy s nízkými příjmy	58%
Lidé s nízkými příjmy a zdravotně postižení	64%
Lidé s nízkými příjmy a černoši	58%



Mám obavy z obtěžování nebo zastrašování.	
Ženy	54%
Ženy ve věku 16-34 let	58%
Asiaté	55%
Lidé smíšené národnosti	56%
Asijské ženy	64%



Nemám kde bezpečně uložit kolo u sebe doma.	
Lidé s nízkými příjmy	47%
Lidé ve věku 16-34 let	46%
Osoby se zdravotním postižením ve věku 16-34 let	56%
Černoši, Asiaté, etnické menšiny, lidé s nízkými příjmy	48%



Zdroj: Potenciál cyklistické dopavy v různých londýnských komunitách, TfL, 2021



Intervence musí odrážet potřeby různých londýnských komunit.

Tyto poznatky můžeme využít k zaměření intervencí, které s největší pravděpodobností podpoří využívání cyklistiky v tradičně nedostatečně zastoupených demografických skupinách.

O cyklistiku je například velký zájem mezi černošskými a asijskými ženami a ženami z menšinových etnik a víme, že Asiaty od jízdy na kole odrazuje spíše to, že nevidí na kole lidi, se kterými se mohou ztotožnit.

Lepší zastoupení asijských žen v našich kampaních na podporu cyklistiky a podpora komunitních iniciativ by byla účinným způsobem, jak tuto skupinu přimět k jízdě na kole.

Stejně tak jsou pro zdravotně postižené Londýňany vážným problémem náklady, a to i proto, že jízdní kola používaná jako pomůcky pro mobilitu jsou drahá. Tento problém by pomohlo řešit poskytování finanční pomoci na nákup jízdního kola nebo komunitní projekty, které umožňují zdravotně postiženým osobám si jízdní kolo vypůjčit nebo pronajmout.

Většina našich poznatků o překážkách, kterým čelí Londýňané s chráněnými charakteristikami, pochází z průzkumů mezi zákazníky, ale tyto průzkumy ne vždy poskytují podrobné informace.

potřebné k úplnému pochopení překážek, kterým čelí určitá komunita nebo demografická skupina.

Například seskupení asijských etnik do jedné kategorie neodráží rozdíly mezi bangladéšskými a čínskými komunitami.

Stejně tak vzhledem k relativně malým velikostem vzorků nemusí být problémy identifikované osobami se zdravotním postižením statisticky významné.

I když tyto průzkumy poskytují zásadní poznatky, které jsou užitečné na úrovni celého Londýna, budeme i nadále spolupracovat s místními komunitami a zúčastněnými stranami, abychom lépe porozuměli potřebám našich zákazníků. To zahrnuje konzultace o našich programech a individuální zapojení, jako je např.

2021 Diversifying Cycling Summit, na kterém se podílelo mnoho zúčastněných stran a komunitních skupin.

Proměna našich ulic

Aby se jízda na kole stala reálnou volbou pro všechny Londýňany, musíme změnit naše ulice tak, aby byla jízda na kole atraktivnější. K tomu je nezbytné snížit nebezpečí na silnicích a dominanci motorové dopravy. V posledních letech jsme dosáhli významného pokroku, ale k využití potenciálu Londýna v oblasti cyklistické dopravy musíme jít dál a rychleji.



Rozšíření sítě cyklostezek

Naše síť cyklostezek je klíčem k tomu, aby lidé mohli jezdit na kole v bezpečnějším a atraktivnějším prostředí.

Zvyšování pokrytí a kvality sítě
Rozvoj husté, propojené a vysoce kvalitní strategické cyklistické sítě je základem naší strategie, která umožňuje více cyklistiky v Londýně. Bez sítě bezpečných, atraktivních a přímých tras propojených míst, která lidé potřebují

dostat, nebude cyklistika pro mnoho lidí skutečnou volbou. Stejně jako v případě londýnské železniční a autobusové sítě je třeba, aby cyklistická síť pokrývala celé město, byla spolehlivá a snadno použitelná pro každého.

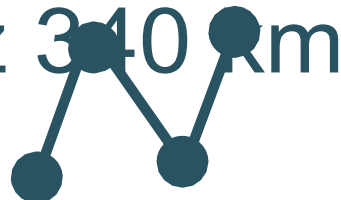
V roce 2016 tvořilo londýnskou strategickou cyklistickou síť 90 kilometrů cyklostezek Cycle Superhighways a Quietway. Ta byla navržena tak, aby podporovala stávající cesty na kole mezi rostoucí cyklistickou populací, v níž převažovali dojíždějící. Síť tedy tvořily především trasy spojující vnitřní a centrální Londýn. Zahrnovala kombinaci značek a značení bez jednotných standardů kvality. To způsobovalo zmatek a odrazovalo od lidí, kteří uvažují o tom, že se začnou věnovat cyklistice.

Londýn od té doby zaznamenal historicky nejvyšší počet nových a modernizovaných cyklostezek, včetně více než 250

pandemická reakce na vyskakovací cyklostezky a čtvrti s nízkou hustotou provozu. Jen od roku 2018 se síť cyklostezek zdvojnásobila.

Více než 340 km

vysoce kvalitních cyklotras v síti cyklostezek.



Londýňané žijí ve vzdálenosti do 400 metrů od strategické cyklistické sítě

70+

kilometrů nových cyklostezek o světového prvenství ve výstavbě nových cyklostezek.



a měst a hlavní ulice
propojené naší cyklistickou
sítí, včetně klíčových
regionálních cílů, jako jsou
Chiswick, Brixton, Enfield
Town a Walthamstow.



Rozšíření strategické cyklistické sítě v letech 2016-2023

Spolupráce s londýnskými městskými částmi V úzké spolupráci s londýnskými městskými částmi jsme realizovali řadu nových významných cyklostezek v ulicích městských částí, včetně:

Cyklostezka 9

Tato trasa spojuje Hammersmith a Chiswick a zároveň mění Hammersmith Gyratory.

Cyklostezka 4

Trasa spojující Tower Bridge a Greenwich, oprava kruhového objezdu Rotherhithe.

Cyklostezka 23

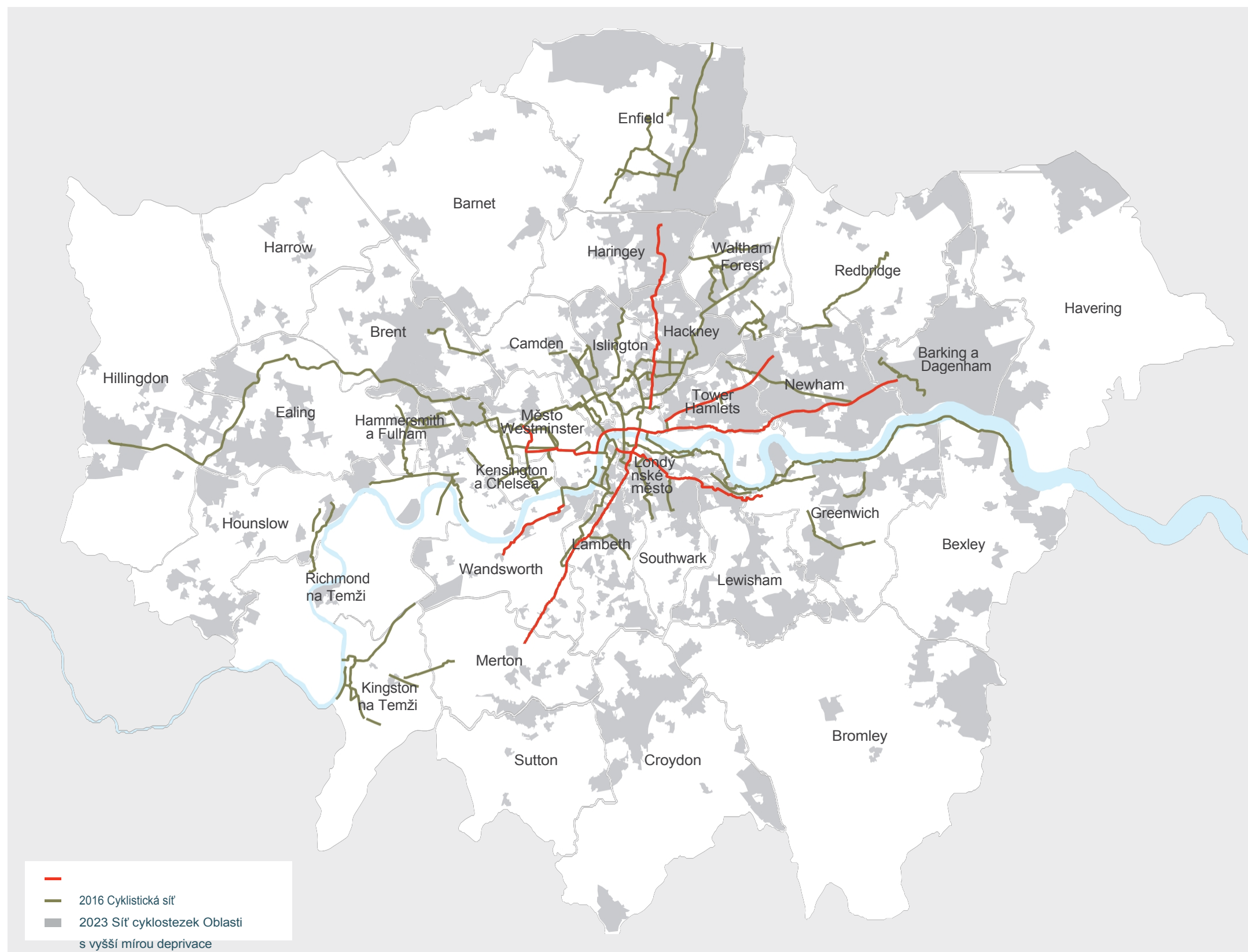
Tato trasa spojuje Hackney s nemocnicí Whipps Cross a okrajovými částmi Waltham Forest.

Cyklostezka 1

Jedná se o prodloužení trasy v Enfieldu o 7,5 km.

Naše cyklistická síť se ve vnitřním Londýně zhusťla a rozšířila se do dalších vnějších londýnských čtvrtí.

Naše investice do nových cyklostezek byly zaměřeny na oblasti s největší potřebou a potenciálem, z nichž velká část se v posledních letech nacházela v oblastech s vyšší mírou deprivace.



Kritéria kvality cyklostezek

Abychom zajistili, že síť cyklostezek bude vyhovovat svému účelu, bude bezpečná a přístupná všem uživatelům, zveřejnili jsme v květnu 2019 nová kritéria kvality pro londýnské cyklostezky. Spolu s dalšími technickými pokyny, jako jsou standardy pro navrhování londýnských cyklostezek, poskytují tato kritéria dodatečné zajištění kvality již v rané fázi návrhu.

Šest základních kritérií

Naše kritéria kvality se při navrhování nové infrastruktury zaměřují na šest aspektů, které jsou zásadní pro bezpečnost a pohodlí cyklistů.

1. Stupeň oddělení cyklistů v závislosti na intenzitě motorové dopravy.
2. Rychlost motorové dopravy je pro cyklisty přiměřená.
3. Pro cyklisty je zajištěna vhodná šířka, která odpovídá místním podmínkám.
4. Riziko kolize mezi jízdními koly a odbočujícími motorovými vozidly je minimalizováno.
5. Aktivity na obrubnicích mají minimální dopad na lidi jezdící na kole.
6. Interakce mezi těžkými nákladními vozidly a osobami jezdícími na kole je minimalizována.



Chceme umožnit lepší přístup k naší síti cyklostezek.

Plánování sítě

Naším cílem je, aby do roku 2041 žilo 70 % obyvatel Londýna v dosahu 400 metrů od sítě cyklostezek. Dosažení tohoto cíle bude znamenat, že většina městských center, nádraží a dalších hlavních atraktivních míst bude napojena na síť cyklostezek a většina škol, hlavních ulic, parků a pracovišť bude v dosahu kvalitní cyklostezky. Abychom zajistili, že tento dlouhodobý cíl splníme, stanovili jsme si prozatímní cíl, aby 40 % Londýňanů žilo v dosahu 400 m sítě cyklostezek do roku 2030, což je více než 22 % v roce 2022.

Naše celková strategie rozšiřování sítě se řídí strategickou analýzou cyklistické dopravy založenou na datech. Používáme ji spolu s podobnými soubory dat, včetně těch, které se týkají řešení rizik na silnicích, zlepšování infrastruktury pro pěší a plánování zásahů pro upřednostnění autobusů. Analýza, která

b
y
l
a

p
o
p
r
v
é

z
v
e
ř
e
j
n
ě
n
a

v

základě důkazů

rámec pro strategickou cyklistickou síť, který stanoví cyklistická spojení s největším potenciálem pro zvýšení cyklistické dopravy.

Strategická analýza cyklistické dopravy je z velké části založena na potenciálních cestách na kole, které jsou v současné době uskutečňovány autem, ale které by mohly být uskutečněny na kole, pokud by byly odstraněny bariéry, a to i prostřednictvím poskytování vysoce kvalitních služeb.

kvalitní cyklistická síť. Analýza proto identifikuje potenciální cyklotrasy napříč v celém městě, včetně vnějších londýnských oblastí, kde je v současné době úroveň cyklistické dopravy poměrně nízká.

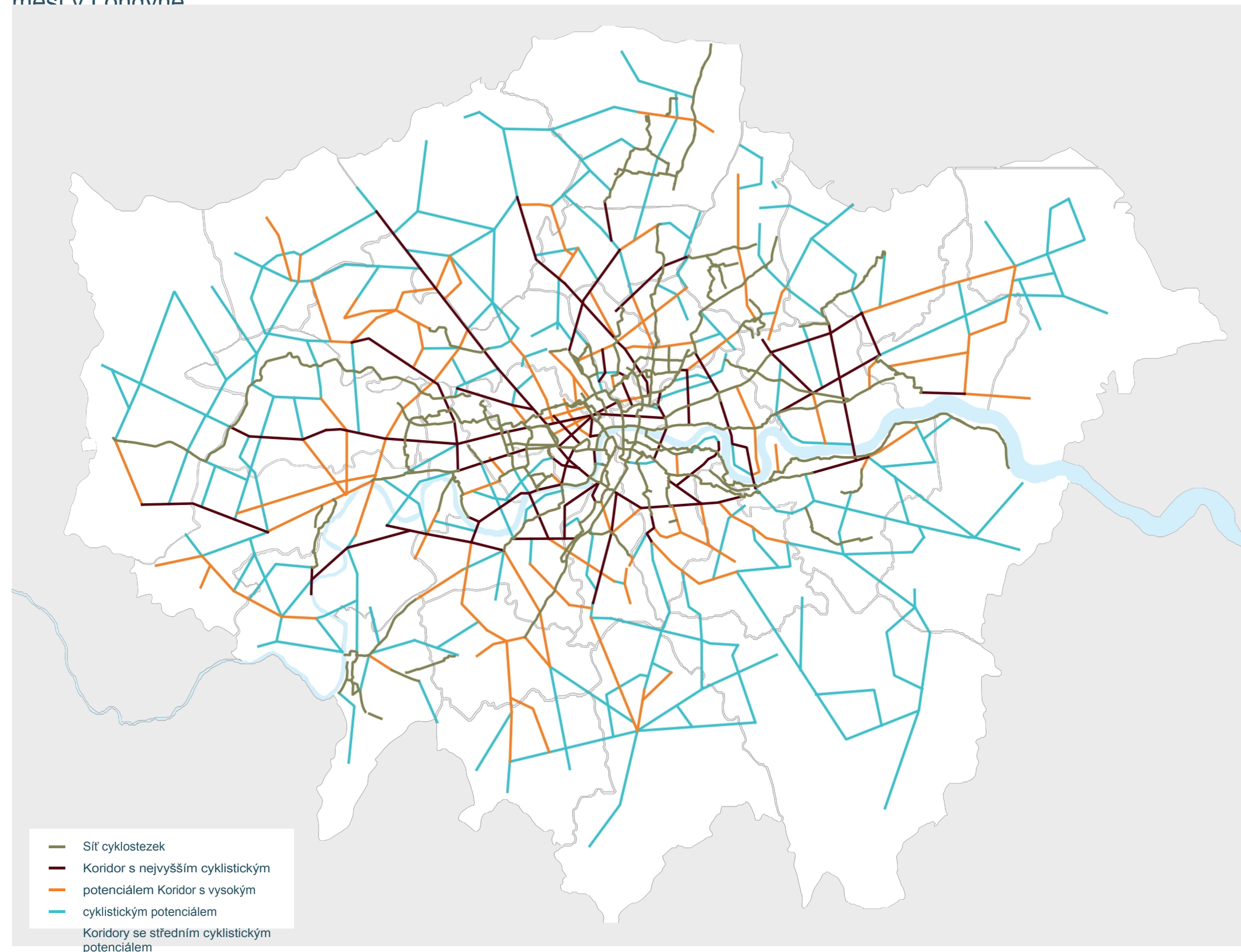
Překračuje rámec zaměření na dojíždění do práce a podporuje náš cíl, aby byl přístup k cyklistické síti inkluzivnější. Pouze 15 % potenciálních cest na kole, které se v analýze odrážejí, představují cesty do zaměstnání, přičemž naprostou většinu tvoří cesty do školy, návštěvy obchodů a cesty ve volném čase, například návštěvy přátel. Strategická analýza cyklistické dopravy rovněž zohledňuje

zohlednit složitější cestovní vzorce, jako je "řetězení cest", kdy se v rámci jedné cesty nachází více cílů, například vysazení dětí ve škole cestou do práce. To bývá větší překážkou pro jízdu na kole u žen než u mužů.

Nedávno jsme aktualizovali strategickou analýzu cyklistické dopravy na základě nových údajů o současné a potenciální poptávce. Naše nová analýza zdůrazňuje potřebu hustší cyklistické sítě ve vnějším Londýně, který má největší cyklistický potenciál.

Společně s městskými částmi začleňujeme novou analýzu do našich plánovacích procesů, abychom mohli upřednostnit investice do strategických londýnských cyklotras, spolu s údaji o širších problémech, jako jsou např. jako jsou deprivace a nerovnosti v oblasti zdraví, kvalita ovzduší a nebezpečí na silnicích a plány pro pěší a autobusovou infrastrukturu.

Naše aktualizovaná strategická analýza cyklistické dopravy identifikuje nové prioritní koridory spojující centra měst v Londýně



Existují tři hlavní způsoby realizace, které umožňují převést koridory poptávky identifikované strategickou analýzou cyklistické dopravy do podoby nové cyklostezky. To jsou "stavební kameny" našeho přístupu k rozšiřování cyklistické sítě.

Rušné silnice

Některé z rušných hlavních londýnských silnic, včetně některých našich, odpovídají nejvyššímu potenciálu cyklistické dopravy v zemi a představují překážku pro cyklistiku, kterou lze překonat pomocí nových chráněných zařízení, bezpečnějších přechodů a omezení dopravy.

Silnice v obci

Přibližně 85 % spojení zjištěných v analýze se nachází mimo naše silnice. Pro rozšíření sítě jsou zásadní nové cyklotrasy, které zajišťují městské části, a to jak chráněné trasy na rušnějších ulicích, tak trasy v klidnějších ulicích.

Odblokování stávajících tras

V Londýně je mnoho klidných ulic a tras, které jsou již nyní oblíbené a hojně využívané cyklisty, a další z nich se uvolňují s tím, jak městské části zavádějí čtvrti s nízkou intenzitou dopravy. Zajištěním jasného a důsledného značení a modernizací, například zlepšením přejezdů, můžeme tyto trasy začlenit do sítě cyklostezek a umožnit jejich využívání více lidmi. V některých případech brání hlavní silnice nebo křižovatky napojení těchto potenciálních nových tras na zbytek sítě, což vyžaduje lokální úpravy těchto křižovatek.

Zohledňujeme rozdílné potřeby centrálních, vnitřních a vnějších oblastí.

Londýn při určování investičních priorit, jakož i historické úrovně investic.

Centrum Londýna

V posledních deseti letech došlo k významným investicím, které vytvořily hustá a kapacitní síť cyklostezek, přičemž 85 procent zaměstnanců v centru Londýna se nachází ve vzdálenosti do 400 metrů od této sítě. Zaměříme se na zaplnění mezer v této husté síti, například ve spolupráci s městem City of Westminster, aby se vyřešil nedostatek tras z východu na západ a ze severu na jih přes West End, a také aby se vyřešila klíčová nebezpečná místa na silnicích, jako je Holborn.

Vnitřní Londýn

Síť cyklostezek se výrazně rozrostla a většina městských center je obsluhována kvalitními radiálními trasami. Zaměříme se na zahuštění a propojení této sítě, včetně investic do více oběžných tras, jako je C34 mezi North Acton a Shepherds Bush a C37 mezi Hackney a Westferry, aby se podpořilo cestování mezi centry měst.

Vnější Londýn

Stávající kvalitní síť cyklostezek je omezená, existuje jen málo značených cyklotras a pouze 26 % městských center je napojeno na síť. Budeme spolupracovat s městskými částmi na plánování nových cyklotras zaměřených na centra měst a na vytváření minisítí, které se napojují na místa jako jsou nádraží, školy a obchody a čtvrti s nízkým provozem. Tento přístup vychází z přístupu, který se osvědčil ve čtvrtích Enfield, Kingston a Waltham Forest.

Akce 1

Rozšířit síť cyklostezek tak, aby do roku 2030 žilo 40 % obyvatel Londýna v dosahu 400 metrů od této sítě.

Náš územní přístup k rozšiřování sítě cyklostezek

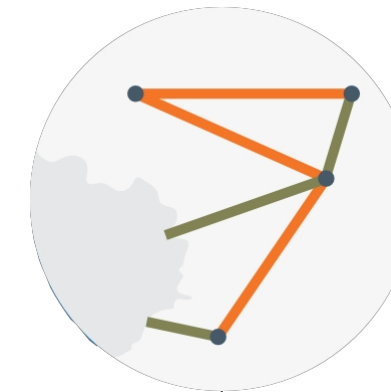
Centrum Londýna

Vyplnění mezer ve stávající síti



Vnitřní Londýn

Více okružních tras spojujících centra měst



Vnější Londýn

Rozvoj nových sítí kolem městských center





Chceme zajistit efektivní využívání londýnských silnic.

Plánování pro všechny udržitelné druhy dopravy

Náš blokovaný přístup nám umožňuje pečlivě a komplexně plánovat, přičemž zohledňujeme naše ambice pro další základní udržitelné druhy dopravy, zejména autobusy, a různé způsoby využití pozemků a funkce ulic v Londýně.

To zajistí, že naše programy budou mít doplňující zlepšení pro cyklistiku, chůzi, jízdu na kole a autobusy, a to díky integrovanému přístupu k plánování a navrhování programů, které upřednostňují aktivní dopravu a autobusy před běžnou dopravou.

Naším cílem je spolupracovat s městskými částmi na zajištění výhod pro udržitelné způsoby dopravy, aby byly bezpečnější a atraktivnější.

Naše plány také zohledňují úlohu nezbytné nákladní a obslužné dopravy. Realizovali jsme například experimentální koridor "pouze pro autobusy a cyklisty" podél Bishopsgate v londýnské čtvrti City.

Z našeho průběžného hodnocení programu, které jsme zveřejnili v září 2022, vyplynulo, že po Bishopsgate nyní denně jezdí na kole až 9 000 lidí, zatímco cesty autobusem

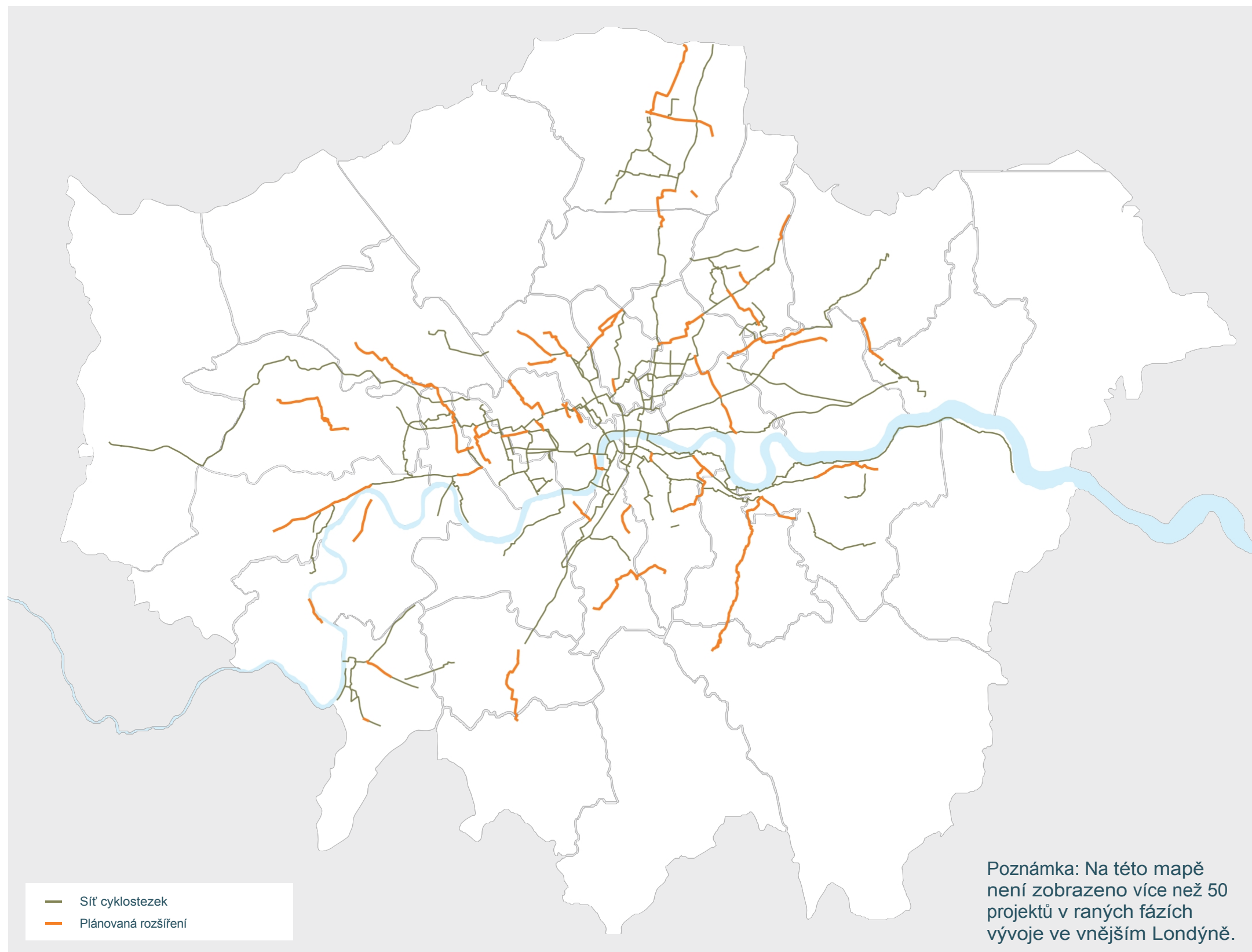
časy jsou rychlejší a rovnoměrnější a zdá se, že systém má pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu.

Posílíme tento integrovaný, multimodální přístup k plánování a podpoříme městské části, aby postupovaly stejně, mimo jiné vypracováním souboru strategických analýz, které stanoví prioritní lokality pro všechny udržitelné druhy dopravy.

Akce 2

Rozvíjet a propagovat nástroje, které londýnským městským částem pomáhají při plánování vyvážených výsledků, maximalizovat efektivitu využití silničního prostoru. To bude zahrnovat zveřejnění aktualizované strategické analýzy cyklistické dopravy spolu s dalšími strategickými údaji, na podporu plánování Zdravých

Plánovaná rozšíření sítě cyklostezek v nejbližší době



Všechny plánované trasy zobrazené na této mapě jsou v poměrně pokročilé fázi. Jsme spolupracovat s londýnskými obvodů na rozvoji dalších projektů, které podporují naši vizi budoucnosti sítě cyklostezek, s větším důrazem na nové trasy do center měst a do vnějšího Londýna a v jeho rámci.

V roce 2023 jsme londýnským městským částem přidělili finanční prostředky na plánování a projektování více než 100 projektů na rozšíření sítě cyklostezek, z nichž polovina se nachází ve vnějším Londýně.

Rozšiřování sítě je doplněno dalšími zásahy, které mají zatraktivnit cyklistickou dopravu v Londýně, jako jsou například programy na snížení nebezpečí na silnicích a omezení dopravy.

Abychom zajistili, že z těchto úprav ulic bude mít prospěch co nejvíce Londýňanů, musíme zaujmout koordinovaný přístup k odstraňování překážek v jízdě na kole. Toho dosáhneme sladěním našich programů změny chování nebo poskytováním parkovacích míst pro cyklisty s realizací nových cyklostezek. V praxi to znamená, že městské části, které realizují úpravy ulic, od nás dostanou dodatečné finanční prostředky na další doplňková opatření, jako je například cyklistický výcvik.

Akce 3

Koordinovat naše investice do cyklistické infrastruktury a dalších podpůrných opatření, aby se odstranily všechny překážky pro cyklistickou dopravu a maximalizoval se počet cest, které se díky našim investicím uvolní.

Místní opatření

Budeme spolupracovat s partnery z městské části, aby se místní čtvrti staly přívětivějším místem pro jízdu na kole.

Většina cest začíná v místní ulici. Pokud místní ulice není bezpečná pro jízdu na kole, je pravděpodobné, že se cesta neuskuteční. Aby se cyklistická doprava stala skutečně inkluzivní, bude třeba síť doplnit o zlepšení místních obytných ulic, které nemusí být součástí sítě cyklostezek.

Základem těchto místních opatření je snížení dopravy. Tím se nejen zvýší bezpečnost a atraktivita cyklistické dopravy, ale také se zvýhodní další udržitelné způsoby dopravy, například cestování autobusem nebo chůze.

Ulice a čtvrti s nízkou intenzitou dopravy Dominance motorové dopravy v obytných ulicích je obzvláště škodlivá pro ty, kteří s největší pravděpodobností potřebují využívat místní ulice ke krátkým cestám, včetně dětí, žen a starších lidí, kteří jsou také ti, které od jízdy na kole nejvíce odrazuje hrozba automobilové dopravy.

Sousedství s nízkou intenzitou dopravy, což jsou oblasti, kde je výrazně omezena automobilová doprava, spadají do souboru opatření.

k realizaci našeho přístupu Zdravé ulice. Jsou nedílnou součástí našeho zaměření na vytvoření soudržné londýnské sítě, která překonává odloučení a spojuje komunity.

Odstranění průjezdné dopravy na místních a obytných komunikacích má zásadní význam pro umožnění většího počtu cyklistů a bude hrát větší roli v budoucím plánování cyklistické dopravy.

Mezi čtvrtěmi s nízkou intenzitou dopravy a cyklistickou dopravou existuje mnoho příležitostí a synergií. Vytvářejí podmínky pro uvolnění cyklistických tras a zajišťují splnění našich standardů pro cyklostezky snížením intenzity a rychlosti motorové dopravy. Ze své podstaty umožňují širší škálu cest než jen po cyklostezce, čímž zlepšují místní cyklistická spojení v širším měřítku.

Pokud jsou navrženy inkluzivním způsobem a v kombinaci s dalšími opatřeními, jako jsou nová bezpečná parkoviště pro cyklisty, komunitní cyklistické akce a školní cyklistický výcvik, mohou čtvrti s nízkou intenzitou dopravy vytvořit podmínky pro prosperující cyklistickou kulturu na místní úrovni.

Modální filtry vytvořené pomocí patníků, zelené infrastruktury nebo kamerového systému automatického rozpoznávání registračních značek odstraňují průjezdnou dopravu a vytvářejí klidnější a příjemnější ulice, přičemž zachovávají přístup vozidel pro obyvatele a základní služby.



Čtvrti s nízkou hustotou provozu umožňují více cyklistiky

Síť cyklostezek a nedávné čtvrti s nízkou intenzitou dopravy

Infrastruktura potřebná k realizaci sousedství s nízkou intenzitou dopravy nebo jiných opatření pro filtrování dopravy, jako jsou autobusové závory umožňující vjezd cyklistům, je relativně nízká a použití dočasných nebo polotrvalých materiálů, jako jsou květináče, nabízí příležitost otestovat systémy, aby bylo možné pochopit širší přínosy a dopady a přizpůsobit je. Autobusové závory také přinášejí přínosy pro uživatele autobusů, protože cesty jsou rychlejší a spolehlivější.

Tyto programy nejsou novou koncepcí, některé londýnské městské části provádějí podobné intervence již řadu let, Hackney nebo Waltham Forest. Tempo realizace se však v posledních třech letech výrazně zvýšilo.

Naší ambicí je výrazně zvýšit počet a pokrytí nízkopodlažních komunikací Sousedství v Londýně, která podporují snížení počtu cest autem a přechod na udržitelné způsoby dopravy, včetně jízdy na kole.



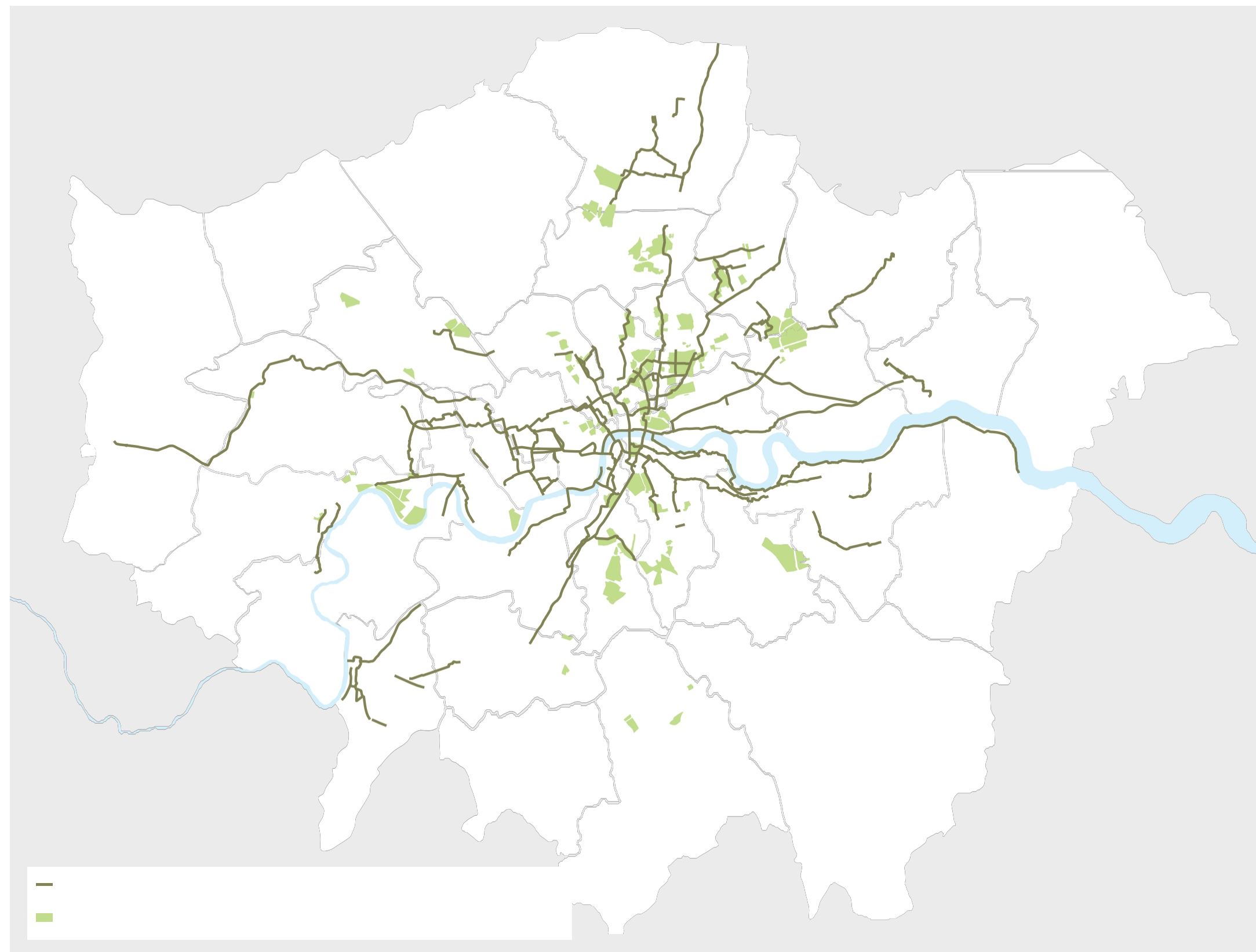
100+

Čtvrti s nízkou hustotou provozu zaváděné v londýnských obvodech od března 2020



34

minut jízdy na kole týdně více obyvateli žijícími v oblastech s vysokým počtem silnic s nízkou intenzitou dopravy Sousedství ve srovnání s těmi bez*



Síť cyklostezek

Sousedství s nízkým provozem instalovaná od března 2020 a stále fungující do března 2023 (mapové podklady poskytnuté Akademií aktivního cestování, březen 2023).

* Cestování a místa 1. vlna: závěrečná zpráva. červen 2023

Výhody čtvrtí s nízkou hustotou provozu

Naše nedávno zveřejněná zpráva Přínosy čtvrtí s nízkou intenzitou dopravy: přehled důkazů, zdůrazňuje pozitivní dopad čtvrtí s nízkou hustotou provozu, včetně:

Více chůze a jízdy na kole

Obyvatelé Waltham Forest žijící ve čtvrtích s nízkou hustotou provozu chodili a jezdili na kole více než lidé žijící v jiných částech vnějšího Londýna: po třech letech chodili o 115 minut týdně více a na kole o 20 minut týdně více.

Ve čtvrti Railton Road Low Traffic Neighbourhood v Lambethu vzrostl počet cest pěšky o 32 % a na kole o 36 %, zatímco počet cest osobními automobily a dodávkami klesl o 24 %.

Rozmanitost cyklistiky

Důkazy ukazují, že filtrování ulic nejen zvyšuje celkovou úroveň chůze a jízdy na kole, ale může být přínosem zejména pro osoby z nedostatečně zastoupených skupin, včetně žen a dětí.

Snížení nebezpečí na silnicích

Analýza policejních údajů z celého Londýna ukazuje, že počet úrazů souvisejících s dopravou ve čtvrtích s nízkou hustotou provozu se snížil o polovinu ve srovnání se základním trendem, přičemž na hraničních silnicích nedošlo k žádné statisticky významné změně v počtu úrazů.

V londýnské čtvrti Waltham Forest se na silnicích v sousedství s nízkou hustotou provozu snížilo riziko zranění při dopravních nehodách o 70 % pro osoby chodící pěšky nebo jezdící na kole a pro osoby v autě, přičemž na hraničních silnicích nedošlo k žádnému negativnímu dopadu na kolize.

Lepší kvalita ovzduší

Studie zjistila, že koncentrace oxidu dusičitého klesla ve čtvrtích s nízkou intenzitou dopravy o 5,7 % a na jejich hranicích o necelých devět procent ve srovnání s kontrolními lokalitami.

Snížení kriminality

Z údajů policie v sousedství Waltham Forest Low Traffic Neighbourhoods a v jeho okolí vyplývá, že došlo k desetiprocentnímu snížení pouliční kriminality v této oblasti, k většímu poklesu násilné kriminality a k žádnému přesunu kriminality do přilehlých oblastí.

Tento účinek se v průběhu času zvyšoval a po třech letech se odhaduje snížení o 18 %. Zvýšily se pouze krádeže jízdních kol, což pravděpodobně souviselo s odhadovaným nárůstem o 59 procent. v cyklistické dopravě v těchto čtvrtích s nízkou intenzitou dopravy.



Síť cyklostezek mohou doplnit čtvrti s nízkou intenzitou dopravy

Akce 4

Podpora londýnských městských částí při zavádění čtvrtí s nízkou hustotou dopravy, které upřednostňují udržitelné způsoby dopravy, a to prostřednictvím:

- Aktualizace strategické analýzy sousedství do léta 2023 s cílem určit oblasti s největším potenciálem pro zásahy ke snížení místní dopravy.
- Pokračování v hodnocení dopadu sousedství s nízkou intenzitou dopravy na dopravní chování a komunitu. bezpečnost, informovat o návrhu a zdivodnit zásah

- Poskytování technické podpory v průběhu procesu vývoje systému, aby se zajistilo, že nebude mít nepřiměřený vliv na okolní síť a autobusy.
- Poskytování finančních prostředků městským částem na projektování a realizaci nových sousedských programů s nízkou hustotou provozu.

Školní ulice

Školní ulice je obvykle silnice nebo silnice mimo školu s omezením motorové dopravy v době, kdy je škola vysazována a vyzvedávána. Obvykle se jedná o jednu až dvě hodiny na začátku a na konci školního dne.

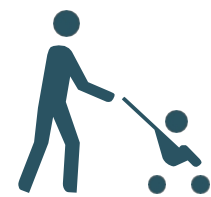
Z naší výzkumné zprávy *Poznáváme ulice u škol* vyplývá, že se setkaly s velmi kladným ohlasem dětí, rodičů i zaměstnanců škol, kteří oceňují jejich přínos v podobě snížení dopravních zácp, zvýšení bezpečnosti a zlepšení kvality ovzduší. Z hodnocení pěti školních ulic, z nichž všechny kromě jedné se nacházejí ve vnějším Londýně, vyplývá, že vedou k 70 % snížení dopravy. 90procentní snížení motorové dopravy, snížení rychlosti dopravy a zvýšení počtu cyklistů v době uzavírky.

Umožnění využívání jízdy na kole do školy pomáhá upevnit udržitelné cestovní návyky a oslovit některé klíčové skupiny, které jsou v současnosti v cyklistice nedostatečně zastoupeny, včetně dětí a žen, které mají tendenci doprovázet děti do školy častěji než muži.

Akce 5

Budeme podporovat městské části, aby zaváděly více školních ulic a pomáhaly mladým Londýňanům cestovat do základních a středních škol udržitelným a aktivním způsobem:

- Poskytování finančních prostředků a pokynů londýnským městským částem prostřednictvím místních prováděcích plánů.
- Pokračování spolupráce se školami v Londýně s cílem podpořit jejich cestu k udržitelnějšímu



400

Školní ulice zavedené v Londýně od začátku pandemie

500+

Školní ulice v 31 londýnských obvodech



Snížení intenzity dopravy a zlepšení kvality ovzduší

Existují různé systémy zpoplatnění silnic, které jsou buď v provozu, nebo jejichž realizace byla oficiálně schválena. Jejich cílem je snížit dopravní zácpy, jako je například zóna s poplatkem za dopravní zácpu, nebo zlepšit kvalitu ovzduší, jako je zóna s nízkými emisemi a zóna s velmi nízkými emisemi.

Tyto systémy sice nejsou přímo zaměřené na zvýšení počtu cyklistů, snížení používání motorových vozidel a hrají významnou roli při řešení hlavních překážek odrazujících od jízdy na kole, včetně snížení nebezpečí a obav na silnicích. nad znečištěním ovzduší, které uvedlo 82 % cyklistů a 56 % necyklistů.

V listopadu 2022 starosta oznámil rozšíření zóny s velmi nízkými emisemi na celý Londýn, aby se vypořádal s trojí hrozbou znečištění ovzduší, klimatickou nouzí a dopravními zácpami a zajistil, že dalších pět milionů Londýňanů bude moci dýchat čistší vzduch. Toto opatření vstoupí v platnost v úterý 29. srpna 2023 a bude fungovat na celém území Londýna.

městských částí až ke stávající hranici nízkoemisní zóny.

Zkoumáme také možnosti, jak v budoucnu nahradit stávající poplatky jediným jednoduchým a spravedlivým systémem zpoplatnění pro uživatele silnic. Jakýkoli nový návrh bude předmětem konzultace.



Případová studie: Základní škola Bessemer Grange

Školní ulice na základní škole Bessemer Grange v Southwarku byla zkušebně zavedena v roce 2018 na základě konzultací s rodiči, kteří vyjádřili obavy ohledně špatné kvality ovzduší, bezpečnosti silničního provozu a nebezpečného parkování v době rozvozu a vyzvedávání dětí. Během zkušebního provozu byl na Školní ulici zakázán vjezd všem nepotřebným vozidlům.

Škola použila dočasné dopravní filtry a značky v okolních ulicích, přičemž obyvatelé a držitelé modrých odznaků měli do ulice povolen vjezd.

Londýnská čtvrť Southwark zjistila, že se díky tomu zvýšil počet lidí, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, o šest procent. Počet lidí cyklistů v době uzavírky bylo o 130 procent více než v jinou dobu, přičemž 23 lidí

cyklistů za hodinu ve srovnání s 10. Došlo k celkovému zlepšení vnímání bezpečnosti silničního provozu a k 82% snížení motorové dopravy a snížení rychlosti vozidel.

Z dětí a dospělých, kteří jeli do školy a ze školy na kole, si 80 % zvolilo jízdu po silnici místo po chodníku, což je dobrý ukazatel toho, že se cítí bezpečně.

Po úspěchu zkušebního provozu byla ulice School Street upravena jako trvalá, se skládacími sloupky a kamerami pro automatické rozpoznávání registračních značek.

Řešení zdrojů nebezpečí na silnicích

Klíčem k povzbuzení důvěry lidí v cyklistiku je zajistit, aby jízda na kole byla bezpečnější.

Rozšíření strategické cyklistické sítě a opatření ke snížení dominance individuální automobilové dopravy jsou zásadní pro snížení nebezpečí na silnicích pro obyvatele.

lidé jezdící na kole. Tato opatření budou doplněna dalšími opatřeními zaměřenými na zdroje největších škod, včetně nejrizikovějších míst, vozidel a chování, jako jsou například uvedené v naší zprávě o pokroku v akčním plánu Vision Zero.

Křižovatky a průsečíky

Aby cyklistická síť fungovala jako propojená a souvislá síť, musí být cyklisté schopni bezpečně překonávat křižovatky, vedlejší silnice a kruhové objezdy. Program Bezpečné křižovatky se zaměřuje na místa na našich silnicích, kde došlo k velkému počtu úmrtí nebo zranění osob při chůzi, jízdě na kole nebo motocyklu.

Budeme pokračovat v zavádění bezpečnějších křižovatek, včetně míst, jako je křižovatka Battersea Bridge Road a Cheyne Walk, křižovatka Mile End a severní i jižní křižovatka Lambeth Bridge.

Ve spolupráci s městskými částmi se snažíme řešit nebezpečí na silnicích v obcích, kde dochází k 70 procentům kolizí, při nichž jsou usmrceni nebo vážně zraněni lidé. Jsme sdíleli naši analýzu nebezpečných míst na silnicích a rizikových míst na silnicích, kterou městské části používají k určení a stanovení priorit pro zlepšení křižovatek v rámci svých místních prováděcích plánů.

Zajistíme také, aby naše budoucí transformační bezpečnostní programy zahrnují vysoce rizikové lokality, a to jak jako samostatné programy, tak jako součást širších cyklostezek a koridorů s prioritou autobusové dopravy. Patří sem i financování ambiciózního bezpečnostního projektu na Holborn gyratory v londýnské čtvrti Camden.

Vedle vylepšení hlavních křižovatek máme také program vylepšení menších křižovatek, jejichž cílem je propojit cyklostezky a čtvrti s nízkou intenzitou dopravy s novými, bezpečnějšími přejezdy hlavních silnic.

Akce 6

Do roku 2024 vypracujeme návrhy dalších 10 bezpečných křižovatek a předložíme nový, rozsáhlejší soubor transformačních zlepšení bezpečnosti křižovatek na našich silnicích i silnicích v obcích, které budou určeny a upřednostněny na základě přístupu založeného na rizicích.



45

křižovatky byly dokončeny nebo jsou ve výstavbě v rámci našeho programu Bezpečnější křižovatky.

26%



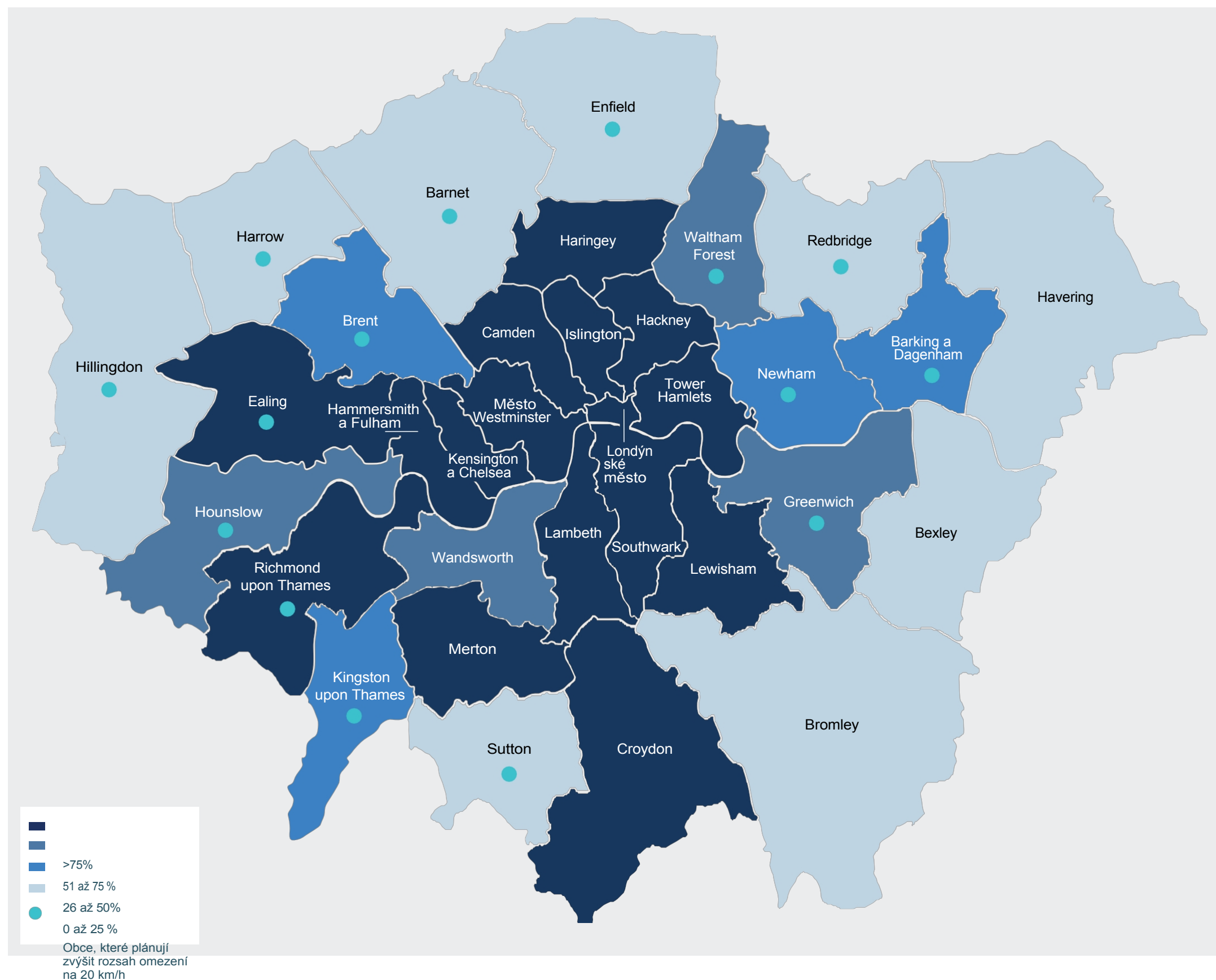
méně kolizí na křižovatkách, které byly vylepšeny díky naší práci na bezpečnějších křižovatkách.



42%

snížení počtu kolizí cyklistů na místech, která jsme zlepšili v rámci programu Bezpečné křižovatky.

Obce podle procenta silnic s omezením rychlosti na 20 mil za hodinu



Snížení rychlostních limitů

Snížení rychlosti a zavedení standardního omezení na 20 mil za hodinu je jedním z neúčinnějších opatření, která můžeme udělat pro snížení rizika úmrtí a vážných zranění na našich silnicích.

Od března 2023 se 19 londýnských městských částí zavázalo, že na všech svých silnicích zavedou standardní rychlostní limit 20 mph, a my pokračujeme ve snižování rychlostních limitů na našich silnicích. Na místech na našich silnicích se počet srážek s chodci, cyklisty nebo motorkáři snížil o 36 %, zatímco počet srážek, při nichž byl někdo usmrcen nebo těžce zraněn, se po snížení rychlostních limitů snížil o 25 %.

Naše zpráva o pokroku v akčním plánu Vision Zero popisuje náš partnerský závazek s Metropolitní policejní službou zpochybnit kulturu. v souvislosti s překračováním rychlosti v Londýně tím, že výrazně posílí policejní kapacity pro vymáhání dodržování předpisů až jeden milion přestupků ročně do roku 2024/25. Toho se dosáhne zvýšením počtu bezpečnostních kamer, nasazením pěti nových mobilních bezpečnostních kamer a činností silniční policie.

Bezpečnější vozidla

Těžká nákladní vozidla, jako jsou nákladní automobily, jsou v Londýně stále bezpečnější.

počet srážek, při nichž byl cyklista usmrcen nebo těžce zraněn, se mezi lety 2010 a 2021 snížil o více než třetinu, přestože počet jízd na kole roste. V poměru k podílu těžkých nákladních vozidel na dopravě je však stále 13krát vyšší pravděpodobnost, že se stanou účastníky srážek s následkem smrti cyklisty.

Náš akční plán Vision Zero stanoví, jak spolupracujeme s partnery na zvýšení bezpečnosti těžkých nákladních vozidel prostřednictvím široké škály opatření, od podpory systému uznávání provozovatelů vozového parku a stavební logistiky a bezpečnosti v komunitě až po prvotřídní standard Direct Vision a vzdělávací programy.

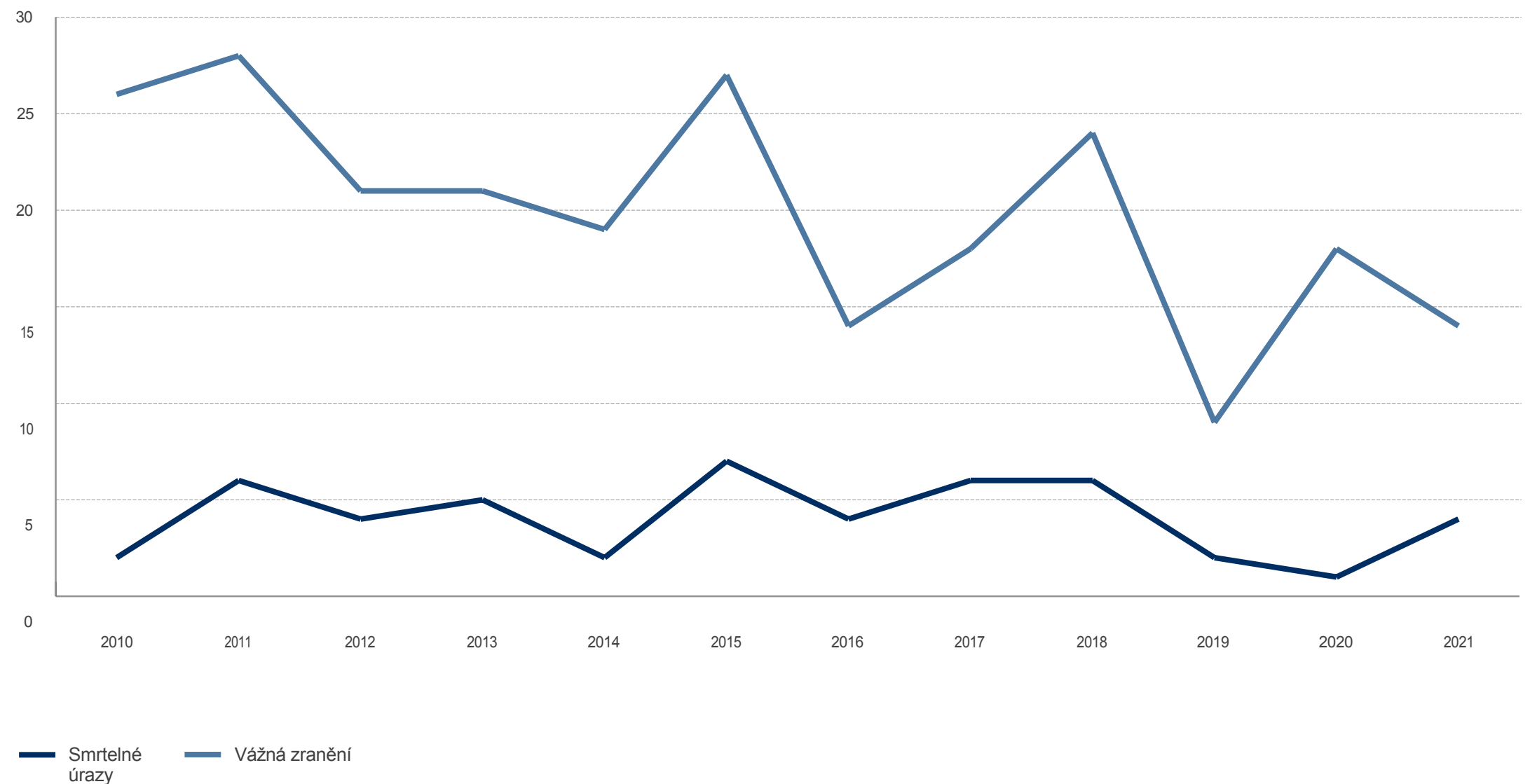
Bezpečnost autobusů

V oblasti bezpečnosti autobusové dopravy jsme dosáhli značného pokroku, neboť v období 2005-2009 se počet usmrcených nebo vážně zraněných osob v autobusech snížil o 70 % a 2021.

V naší nové strategii bezpečnosti autobusové dopravy budou popsány činnosti, které byly provedeny. v posledních šesti letech prostřednictvím programu Bus Safety, jehož cílem je zvýšit bezpečnost cestujících v autobusech a zranitelných účastníků silničního provozu snížením nebezpečí, které představují autobusy.

Strategie rovněž stanoví naše priority, které zajistí, že do roku 2030 nedojde k usmrcení osob v autobuse nebo autobusem a do roku 2041 k nulovému

Počet smrtelných a vážných zranění cyklistů s účastí těžkého nákladního vozidla



počtu těžkých zranění.

Zejména díky standardu bezpečnosti autobusů, který byl spuštěn v roce 2018, má nyní více než 1 000 autobusů řadu inovativních bezpečnostních opatření, včetně

- Inteligentní asistent rychlosti - technologie omezování rychlosti
- Akustické systémy upozornění na vozidla, které upozorňují účastníky silničního provozu na přítomnost autobusů s tichým provozem.

• Kamera rové monitorovací systémy, které zlepšují nepřímou

viditelnost řidičů autobusů a výrazně omezují mrtvé úhly

y.

Tato bezpečnostní opatření spolu s dalšími opatřeními uvedenými ve strategii pro bezpečnost autobusové dopravy pomohou výrazně snížit rizika, která autobusy představují pro pěší a cyklisty.

Bezpečnost motocyklů

Motocykly jsou druhým nejrizikovějším typem vozidla pro cyklisty vzhledem k jejich podílu na dopravě. Kromě podpory přechodu k udržitelným způsobům dopravy financujeme kurzy školení pro řidiče jednostopých motorových vozidel, jako jsou mopedy a motocykly, s cílem pomoci jim, aby byli na silnici bezpeční a brali ohled na ostatní účastníky silničního provozu. Spolupracujeme také s ministerstvem dopravy na zlepšení kurzu povinného základního výcviku.

V návaznosti na nedávný nárůst používání jízdních kol a motocyklů při rozvozu potravin vydáme chartu bezpečnosti silničního provozu pro oblast dopravy.

průmyslu, aby jezdci byli v bezpečí a aby se podporovalo bezpečné chování. Úzce spolupracujeme také s dalšími zainteresovanými stranami, jako je Metropolitní policie, Velká londýnská samospráva, londýnské městské části a Úřad pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, abychom zlepšili výsledky v oblasti bezpečnosti v tomto odvětví.

Podpora bezpečného chování

Existuje pět způsobů chování, které se podílejí na 90 procentech všech kolizí v Londýně:

- Rychlost
- Rizikové manévry
- Rozptýlení
- Řízení pod vlivem alkoholu/drog
- Nevyhovující vozidla nebo řidiči

Ke zlepšení chování účastníků silničního provozu a zvýšení bezpečnosti na našich

ulicích využíváme kombinaci zapojení, vzdělávání, školení a donucovacích opatření. Pokračujeme ve financování a spolupráci s Metropolitní radnicí.

Policejní služba Silniční a dopravní policie (RTPC) a londýnská městská policie s cílem snížit nebezpečí na silnicích.

Toto partnerství zajišťuje, že bezpečnost cyklistů zůstává pro policii klíčovou prioritou.

Naši policejní partneři s námi spolupracují na snižování překážek v jízdě na kole prostřednictvím bezkonkurenční úrovně a rozsahu silniční policie a donucovacích opatření zaměřených na vozidla a chování, které představují největší riziko. Patří sem cílená činnost v oblasti dodržování předpisů v nákladní dopravě, kterou provádějí jednotka pro užitková vozidla, operace vedené zpravodajskými informacemi a hlídky týmů silniční policie, týmy pro vysokou viditelnost a bezpečnější dopravu, které zajišťují dodržování pravidel silničního provozu a zapojení komunity. Tým pro bezpečnost motocyklů a tým pro bezpečnost cyklistů rovněž provádějí cílenou činnost s cílem zajistit bezpečnost jednostopých vozidel a osob jezdících na kole na silnicích.

Tým cyklistické bezpečnosti RTPC se skládá z 20 policistů, kteří společně s námi, dalšími policejními týmy a partnery pracují na snižování rizika a poškození osob jedoucích na kole. Využívají řadu taktik k odrazování, odhalování a narušování činností, které představují riziko pro cyklisty. Patří mezi ně používání neoznačených policistů na kolech k odhalování a vymáhání dodržování předpisů vůči osobám, které jezdí nebezpečně blízko cyklistů, a také běžné vymáhání dodržování jiných dopravních přestupků, jako je překročení rychlosti, používání mobilních telefonů, jízda na červenou nebo neopatrná jízda.

Policie podnikne donucovací opatření proti osobám, které nedbají pravidel silničního provozu a ohrožují sebe i ostatní. Naší prioritou je však společně s Metropolitní policejní službou chování a vozidla, která způsobují největší škody. Donucovací opatření jsou

d
o
p
l
n
ě
n
é

r
o
z
s
á
h
l
ý
m

v
z
d
ě
l
á
v
á
n
í
m
,

z
a
p
o
j
e
n
í
m

a

š
k
o
l
e
n
í
m

z
a

m
ě
ř
e
n
ý
m

n
a

c
y
k
l
i
s
t
y

a

o
s
t
a
t
n
í

ú
č
a
s
t
n
í
k
y

s
i
l
n
i
č
n
í
h
o

p
r
o
v

ozu.

Společně s dalšími partnery jsme stáli v čele úsilí o aktualizaci silničního zákona s cílem snížit nebezpečí na silnicích a chránit účastníky silničního provozu. V lednu 2022 vstoupily v platnost změny silničního zákona s novou hierarchií. Účastníci silničního provozu, kteří způsobují největší škody, mají největší odpovědnost za snížení silniční nebezpečí. Byly také zavedeny nové pokyny týkající se přednosti cyklistů na křižovatkách, bezpečné vzdálenosti a rychlosti při předjíždění cyklistů. Podporovali jsme kampaň ministerstva dopravy za zavedení těchto důležitých změn tím, že jsme informovali Londýňany napříč našich kanálů a prostřednictvím našich školicích programů.

Vláda nám a londýnským městským částem udělila pravomoci k vynucování dodržování povinných cyklistických pruhů. Nyní můžeme pokutovat řidiče, kteří porušují cyklistické pruhy a stezky pro cyklisty, stejným způsobem jako v případě autobusových pruhů a žlutých křižovatek. Od června 2022 jsme začali na našich silnicích tuto povinnost vymáhat pomocí sítě kamerových systémů. I když existují určité výjimky a polehčující okolnosti, řidiči, kteří je nedodrží, dostanou pokutu 160 liber.

Akce 7

Budeme bojovat proti nebezpečnému chování prostřednictvím vzdělávacích kampaní a zvýšeného prosazování práva, přičemž se zaměříme na chování, které způsobuje největší škody.

Pokyny pro navrhování

Londýn musí zůstat na špici v oblasti navrhování cyklistické infrastruktury a pokynů pro její projektování. Naše standardy pro navrhování cyklistické infrastruktury v Londýně byly nedílnou součástí zvyšování laťky kvality a na tento úspěch jsme navázali vypracováním našich kritérií kvality nových cyklostezek a kontroly zdravých ulic pro projektanty.

Naše přední světové inženýrské kapacity podporují londýnské městské části a organizace třetích stran při realizaci infrastruktury, kterou potřebujeme k tomu, aby se Londýn stal městem pro cyklisty.

Jsme zodpovědní za stanovení standardů pro návrhy programů, které se realizují na londýnských silnicích, a úzce spolupracujeme s organizací Active Travel.

Anglie, aby zajistila soulad našich standardů s národními pokyny. Společně s městskými částmi můžeme těžit z toho, že máme pokyny šité na míru Londýnu, které jsou propojeny s širšími londýnskými politickými dokumenty, včetně Londýnského plánu.

Chceme, aby naše ulice byly plně inkluzivní. Inkluzivní design má dvě hlavní charakteristiky. Zaprvé je to design, který je přístupná z hlediska fyzických aspektů samotné ulice, jako jsou např.

šířky, povrchy, hmatové dlažby, zábradlí, patníky a značky. Musí být také umožněno pohodlné a bezpečné používání všemi osobami. Zavádíme inkluzivní přístup k projektování v průběhu celého životního cyklu našich projektů.

Budeme pokračovat v nových výzkumech a sledovat inovativní infrastrukturu, abychom zajistili, že naše návrhy budou co nejvíce inkluzivní.

To zahrnuje zapojení různých skupin uživatelů. V rámci našeho výzkumu jsme se zabývali souvislými chodníky pro pěší, autobusovými nástupišti pro sdílené použití, stupňovitými cyklostezkami, barevnými povrchy, objízdnymi trasami bez autobusových zastávek, paralelními přechody pro chodce a přechody pro chodce přes cyklostezky.

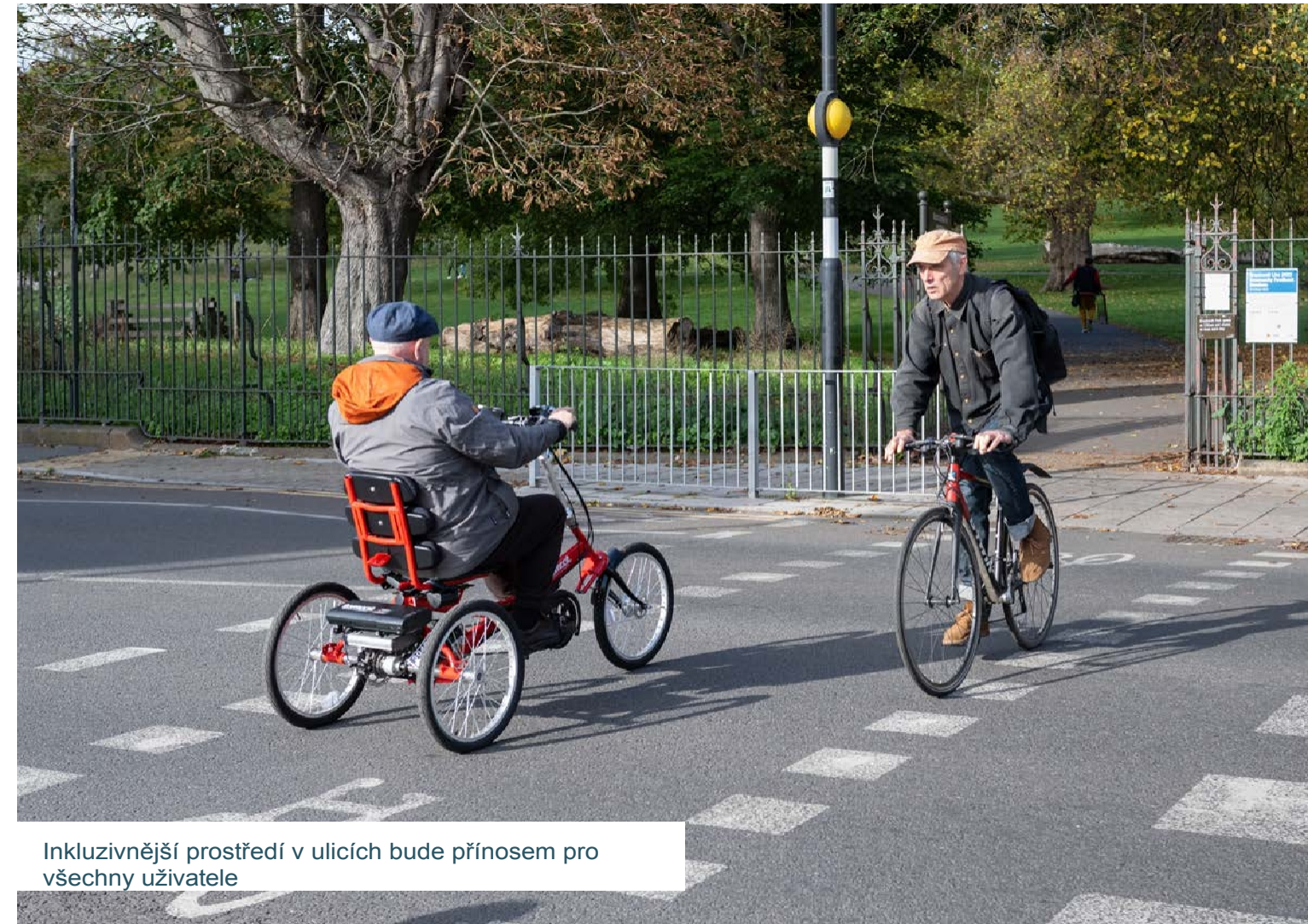
Tento výzkum slouží k vypracování nebo aktualizaci pokynů pro navrhování, například nedávno zveřejněných pokynů pro používání dopravních hůlek a našich pokynů pro společné nástupiště autobusů.

Zveřejníme nové pokyny k odstraňování přístupových bariér, jako jsou šikany a brány, které omezují přístup. Těchto bariér je v Londýně stále příliš mnoho a brání v přístupu osobám se zdravotním postižením, které používají upravená jízdní kola, nebo osobám, které používají nákladní kola k přepravě dětí nebo zboží.

Jakmile se objeví nové poznatky o dopadech různých typů infrastruktury a potřebách chráněných skupin, budeme pokračovat v revizi našeho souboru pokynů pro navrhování. Zaměříme se zejména na pokyny, které zajistí, aby byly cyklostezky dobře začleněny do sítě, vedlejší silnice a silnice pro motorová vozidla.

křížovatky, kruhové objezdy a křížovatky, přechody a prahové hodnoty pro míchání cyklistů s motorovou dopravou.

Hodláme také aktualizovat naše pokyny pro navrhování uzavírek, parkovacích



Akce 8

Zajistit, aby naše dokumenty s pokyny pro navrhování využívaly zásady inkluzivního navrhování, vycházely z nejnovějších výzkumů a hodnocení infrastruktury a odrážely změny vnitrostátních norem, jako jsou změny silničního zákona 2021. Budeme:

míst pro cyklisty a konstrukčních prvků podporujících interakci mezi cyklisty a autobusy.

- Spolupráce s londýnskými městskými částmi a společností Active Travel England s cílem zajistit, aby všechny programy splňovaly



Případová studie: Návrhy pro cyklistiku a autobusy

Zatímco ve Velké Británii jsou objízdné a nástupní zastávky autobusů relativně nové, ve městech jako Kodaň již několik desetiletí a může být řešením tam, kde se cyklostezky kříží s autobusovými zastávkami. Jsou navrženy tak, aby snižovaly nebezpečí na silnicích pro osoby jedoucí na kole, aniž by byly ohroženy potřeby osob jdoucích pěšky nebo cestujících autobusem bez ohledu na jejich schopnosti.

Spolupracovali jsme s řadou zúčastněných stran, včetně skupin zabývajících se přístupností, abychom vytvořili uspořádání obchvatů a nástupišť autobusových zastávek, které splňuje normy inkluzivního designu a je v souladu s národními pokyny. Naše pokyny k Přechody pro chodce na objízdných trasách autobusových zastávek jsou součástí naší sady nástrojů Ulice.

Jsme si však vědomi, že se objevily problémy s nedodržením předpisů u přechodů pro chodce na obchvatech autobusových zastávek, a zkoumáme možnosti, jak na těchto místech zvýšit přednost pro pěší. Budeme také pokračovat v konzultacích pro každý projekt zvlášť, zejména se zrakově postiženými a skupiny pro přístupnost a sledují různá místa, aby pomohly při tvorbě budoucích návrhů.



Obavy z bezpečnosti mohou být překážkou, která ženám brání v jízdě na kole.

Podpora žen v cyklistice prostřednictvím designu
Bezpečnost žen a dívek, včetně toho, jak bezpečně se cítí, je překážkou pro jízdu na kole, přičemž 54 procent žen uvedlo, že je odrazují obavy z obtěžování a zastrašování, což platí pro 58 procent žen ve věku 16-34 let a 64 procent žen asijského původu.

Zlepšení osobní bezpečnosti a bezpečnosti žen na silnicích při jízdě na kole vyžaduje celolondýnskou spolupráci. vzhledem k tomu, že za plánování, projektování, údržbu, správu a ochranu veřejného prostoru jsou odpovědné různé agentury.

Konstrukce naší cyklistické infrastruktury může výrazně snížit riziko ohrožení na silnicích. Plánování a design mohou pomoci zlepšit přirozený dohled, zatímco policejní dohled může pomoci snížit kriminalitu.

Přezkoumáváme naše procesy plánování a navrhování, abychom lépe pochopili, jak naše projekty ovlivňují bezpečnost a pocit bezpečí žen a dívek. V rámci toho vyzkoušíme nový proces auditu bezpečnosti žen, který nám spolu s využitím údajů o trestné činnosti a svědectví pomůže vyvinout komplexnější přístup k pochopení zkušeností žen s jízdou na kole v Londýně.

Provozní zlepšení

Způsob, jakým provozujeme silniční síť, má zásadní význam pro to, aby byl Londýn skvělým městem pro cyklistiku.

Naše Příručka pro dočasnou úpravu provozu poskytuje pokyny, jak zajistit bezpečnou jízdu na kole v okolí silničních prací. Nabízíme také školení na míru pro podniky veřejných služeb. Nejaktivnější organizace, které jsou zodpovědné za více než 90 % prací na našich silnicích, podepsaly naši Chartu silničních prací, která je zavazuje k dodržování příručky, aby zajistily, že na jejich pracovištích byly vytvořeny odpovídající podmínky pro jízdu na kole, na kolech a pěšky a umožňovaly pokračovat v cestě bez výrazných odchylek. To zahrnuje zachování nebo obnovení stávajících cyklistických tras, například bezpečný přístup kolem míst, kde dochází k uzavírkám silnic nebo jízdnicíh pruhů.

V roce 2021 jsme rozšířili rozsah programu pronájmu jízdnicíh pruhů, abychom ochránili všechny cyklostezky na našich silnicích. To znamená, že každý, kdo chce práce na silnicích v době, kdy je po těchto trasách největší poptávka, mohou být zpoplatněny částkou až 2 000 liber za den, což je pobídkou k rychlému dokončení prací a minimalizaci narušení. Výnosy ze systému pronájmu jízdnicíh pruhů jsou reinvestovány do zlepšení cestování lidí po našich silnicích.

Naše odborné znalosti v oblasti

provozního modelování nám umožňují vylepšit návrh 9 byla prodloužena přes složité nádraží Hammersm



Lepší správa silnic může podpořit cyklistiku

Ž znamenalo, že jízdní doby pro přibližně 20 000 cestujících autobusem mohly být nižší než v předchozích letech. chráněné a čekací doby pro pěší by mohly být co nejkratší a zároveň by bylo zajištěno, že lidé jezdící na kole by mohli snadno pokračovat.

Investovali jsme do systému Surface Intelligence Transport System, což je soubor projektů, které mají zajistit budoucnost systémů řízení londýnské silniční sítě a zajistit, že budeme využívat data pro podporu živé správy londýnských ulic. To zahrnuje upřednostňování cyklistů během incidentů, událostí a jiných narušení.

Neustále zdokonalujeme naši světelnou signalizaci, abychom zefektivnili jízdu na kole a další udržitelné způsoby dopravy, a každoročně revidujeme více než 1 200 sad semaforů.

Akce 9

Spolupracujte se stavebními a komunálními firmami a poučte je o dočasném řízení dopravy, abyste zajistili, že ulice budou přístupné všem, včetně osob používajících větší kola, jako jsou nákladní kola, nebo upravená kola používaná jako pomůcky pro mobilitu.

Poznatky z programu Streetspace pro Londýn

Během pandemie jsme v rámci programu Streetspace pro Londýn společně s městskými částmi urychleně zavedli programy, které umožňují sociální distanci a poskytují alternativy k veřejné dopravě, včetně nových cyklostezek. Tato mimořádná opatření ukázala, že i malé změny mohou mít transformační dopad.

Sázecí nádoby, dočasné měkké terénní úpravy, patníky, hůlky a kamery s automatickou čtečkou registračních značek - to vše nabízí relativně levné a rychlé způsoby, jak otestovat návrhové nápady, jako je přerozdělení prostoru a uzavření míst, změřit dopady a zjistit názor. Zkoušky nám také umožňují pochopit střednědobé a dlouhodobé dopady, které dopravní modely nemohou vždy přesně předpovědět. To může případně nahradit některé zdoluhavé dopravní modelování v počátečních fázích vývoje projektu, což znamená, že můžeme zkrátit dobu realizace a náklady.

Experimentální programy nám umožňují zapojit obyvatele do konkrétního zásahu po dobu platnosti příslušného dopravního příkazu, což je často 12 nebo 18 měsíců. Dočasné a polodočasné trvalé zásahy mohou být změněny v reakci na zpětnou vazbu od obyvatel nebo dopady na síť. Zkoušky často poskytují příležitost přidat dočasné měkké terénní úpravy, ale mohou také znamenat můžeme přidat stromy, keře nebo udržitelné odvodňovací systémy, pokud se tyto systémy stanou trvalými, a pomoci tak řešit znečištění ovzduší a klimatickou nouzi.



Sázecí nádoby mohou být účinnými a atraktivními filtry dopravy.

Posílili jsme naše procesy navrhování a zapojení, abychom zajistili, že naše programy a politiky budou inkluzivní. To zahrnuje použití procesu posuzování dopadů na rovnost, který pomáhá zajistit, aby při navrhování a realizaci opatření uplatňujeme přístup založený na důkazech. cyklistické infrastruktury a umožňuje lepší dodržování povinnosti rovnosti ve veřejném sektoru.

Zlepšujeme také způsob, jakým spolupracujeme se zúčastněnými stranami a komunitami, abychom zajistili spolehlivou důkazní základnu pro posouzení dopadu nových politik a programů na osoby s různými typy postižení. chráněných charakteristik, mimo jiné zřízením poradní skupiny pro zdravé ulice a posílením našeho přístupu k angažovanosti. To zahrnuje zapojení před konzultacemi, abychom zajistili, že navrhujeme systémy, které budou odpovídat místním potřebám, a že komunita bude zapojena od počáteční fáze.

Akce 10

Budeme vhodně využívat zkoušky a polostálé opatření k testování zásahů a podpořit obce, aby učinily totéž. Podnikneme kroky k zajištění zapojení místních komunit s cílem urychlit realizaci programů, které odpovídají místním potřebám a snižují nebezpečí na silnicích.

Použití dočasného materiálu a světelné segregace

Pro rychlou realizaci úseků cyklostezky 9 a nové trasy jsme použili dočasnou segregaci pomocí přišroubovaných gumových obrubníků a lehkou segregaci pomocí hůlek. na Mansell Street, která spojuje cyklostezku 2 a cyklostezku 3.

U cyklostezky 9 to vedlo ke snížení stavebních nákladů o 50 % oproti původnímu návrhu.

Díky tomuto přístupu jsme také mohli vyzkoušet nové uspořádání ulic a v případě potřeby upravit design a případně jej nahradit trvalejšími materiály.



Použití světelné segregace na C9

Učinit z cyklistiky skutečnou volbu pro všechny

Pro diverzifikaci cyklistiky budeme řešit překážky, kterým čelí nedostatečně zastoupené skupiny. To zahrnuje zlepšení přístupu k jízdám kolům, bezpečné parkování a školení, jakož i spolupráci s místními komunitami na podpoře cyklistiky pro všechny.



Odstraňování překážek v jízdě na kole

Je třeba překonat fyzické a sociální bariéry, aby se na kolo vydalo více různých Londýňanů.

Existuje řada překážek, se kterými se lidé setkávají, když uvažují o tom, že se začnou věnovat cyklistice.

Jde o různé překážky, od funkčních, jako je nedostupnost kola nebo úschovny kol, až po sociální, jako je pocit, že jízda na kole není pro ně. Mohou existovat i další praktické překážky, jako je nedostatek důvěry v jízdu na kole nebo neznalost toho, jak se pohybovat v londýnských ulicích na kole.

Důvody, proč se lidé rozhodnou nejezdit nebo nemohou jezdit na kole, vyplývají z fyzického a sociálního prostředí, které je obklopuje. Některé demografické skupiny jsou těmito překážkami od jízdy na kole odrazovány neúměrně.

Dobře známe zásahy, které mohou tyto bariéry prolomit. Většinu zásahů již nějakou dobu provádíme my, městské části a další partneři, ale přijímáme přístup více přizpůsobený potřebám, abychom zajistili, že naše investice budou přínosem pro v současnosti nedostatečně zastoupené skupiny a uvolní příležitosti pro všechny, kteří se chtějí věnovat cyklistice.

Abychom maximalizovali dopad, zlepšíme také koordinaci mezi našimi programy. Například tím, že zajistíme, aby se naše programy na změnu chování zaměřovaly na oblasti, kde se cyklistika stala bezpečnější díky lepší

infrastruktúře.



Bezpečné parkování pomůže lidem jezdit na kole

Zlepšení nabídky parkovacích míst pro
cyklisty

B
e
z

z
v
ý
š
e
n
í

d
o
s
t
u
p
n
o
s
t
i

a

k
v
a
l
i
t
y

p
a
r
k
o
v
a
c
í
c
h

m
í
s
t

p
r

o cyklisty v Londýně nelze cyklistiku rozvíjet. Rozsah tohoto úkolu je uveden v našem Plánu realizace parkování pro cyklisty na rok 2019. Nárůst cyklistické dopravy převyšuje nabídku parkování jízdních kol, což vede k nedostatku parkovacích míst pro jízdní kola jak v cílových destinacích, tak doma.

Po zveřejnění našeho plánu jsme zvýšili investice prostřednictvím programu Zdravé ulice a financovali více než 17 000 nových parkovacích míst pro cyklisty. To je vedle toho, co již městské části realizují prostřednictvím vlastních zdrojů financování nebo financování z místního prováděcího plánu. Tato nová místa byla instalována na našich silnicích, na našich nádražích a v sítích městských částí, včetně center měst, hlavních ulic, škol a obytných oblastí.

Překážkou v jízdě na kole je však stále nedostatek kvalitních, dostupných a bezpečných parkovacích míst. S rostoucí oblibou cyklistiky musíme držet krok s poptávkou a dále zlepšovat nabídku parkovacích míst pro cyklisty v celém Londýně.

Rezidenční parkování kol
Průzkum z roku 2021 ukázal, že téměř polovina Londýňanů, kteří aktivně uvažují o jízdě na kole, nemá doma bezpečný prostor pro uložení kola. Bez něj je méně pravděpodobné, že lidé budou kolo vlastnit nebo pravidelně používat. Ukládání jízdních kol v halách, na schodištích nebo na balkonech je nejen nepohodlné, ale může také bránit únikovým cestám.

Nedostatek parkovacích míst v místě bydliště neúměrně postihuje některé menšinové skupiny, zejména osoby s nízkými příjmy, které častěji žijí v obydlích s vysokou hustotou zástavby, a také osoby se zdravotním postižením a osoby černošského, asijského a jiného menšinového etnika.

Cyklistické hangáry se staly jedním z

nejefektivnějších způsobů modernizace cyklu v zavedených obytných oblastech. Více městských částí připravuje plány na

zvýšit počet cyklistických hangárů v Londýně a my je podpoříme poskytnutím finančních prostředků na urychlení realizace. Mnoho dalších Londýňanů je však stále na čekacích listinách na bezpečné parkovací místo.

Zvýšíme podporu městským částem a do roku 2030 chceme vybavit 42 000 bezpečných parkovacích míst pro cyklisty, což odpovídá 7 000 nových cyklistických hangárů. Budeme také podporovat městské části, aby poskytovaly více parkovacích míst pro půjčování bezdokladových elektrokol v obytných zónách, čímž poskytnou alternativu k vlastnictví jízdního kola, a upřednostní místa na vozovce, aby se zamezilo

Abychom zajistili, že naše investice maximalizují počet odblokovaných cest na kole a podpoří diverzifikaci cyklistické dopravy, budeme upřednostňovat investice v oblastech s vyšší mírou deprivace, v obecních sídlech a ve čtvrtích s přístupem k cyklistické dopravě. Přívětivé ulice, jako jsou cyklostezky a/nebo čtvrti s nízkou intenzitou dopravy.

Prostřednictvím Londýnského plánu budeme spolupracovat s developery a městskými částmi, abychom zajistili, že nové stavby budou dodržovat minimální standardy pro parkování jízdních kol a navrhovat úložiště jízdních kol v souladu s našimi pokyny pro navrhování, a zajistili tak, aby byli zohledněni všichni uživatelé, včetně osob se sníženou pohyblivostí, zdravotně postižených osob a dětí, které nemohou využívat všechny typy parkovacích míst pro jízdní kola.

nepořádku na chodnících.



Používání cyklistických hangárů
Hangáry pro kola poskytují bezpečný, samostatný prostor pro uložení jízdních kol. Obsahují stojany pro uzamčení šesti jízdních kol a lze je také přizpůsobit pro nákladní kola nebo upravená jízdní kola používaná jako pomůcka pro mobilitu. Přístup do hangáru je možný pouze pomocí klíče nebo mobilní aplikace.

Uživatelé platí roční poplatek, který je obvykle dotován městskými částmi, za přístup k místu v hangáru. Poplatky jsou stanoveny městskými částmi a značně se liší, přičemž některé městské části poskytují slevy obyvatelům obecních bytů, aby zajistily, že nebudou ze systému vyřazeni.

Cyklostojaňy mohou být instalovány mimo ulici, na parkovištích nebo málo využívaných místech, nebo na ulici, nejlépe místo parkovacího místa, aby nezasahovaly do prostoru pro pěší. Hangár pro kola zabírá jen polovinu místa na parkovišti pro auta.

Vedle cyklistických hangárů mohou být umístěny další prvky, jako jsou stromy a zelená infrastruktura, parkovací místa pro půjčovny kol bez dokovací stanice nebo místa k sezení, která budou přínosem pro ostatní uživatele ulic a místní obyvatele.

Parkování jízdních kol na veřejných prostranstvích
Lepší parkování pro cyklisty v centrech měst a na hlavních ulicích pomůže různorodějším skupinám lidí dostat se do obchodů, na společenské akce nebo do míst, kde se věří, a k základním službám, a sníží riziko krádeže jízdního kola. Rozšířením sítě cyklostezek a Místní prováděcí plány, budeme instalovat více parkovacích míst pro cyklisty v centrech měst a na hlavních ulicích. To zahrnuje místa pro větší jízdní kola a také testování nových designů stojanů a značek pro handicapované cyklisty a uživatele nákladních kol.

Podpoříme návrhy městských částí na zvýšení počtu parkovacích míst pro cyklisty ve školách a upřednostníme ty, které jsou zapojeny do našeho programu STARS - našeho akreditačního systému pro školy, který má inspirovat mladé Londýňany k tomu, aby cestování do školy udržitelným a bezpečným způsobem - a tam, kde byla přijata opatření pro bezpečnější jízdu na kole, jako jsou ulice pro školy, nízké

3,800

cyklistické hangáry v Londýně v roce 2022, které poskytnou bezpečné parkovací místo 22 000 obyvatelům.

215%

nárůst počtu cyklistických hangárů v Londýně v letech 2017 až 2022.

dopravní čtvrti nebo v blízkosti stávající nebo plánované cyklostezky.

Naším cílem je zlepšit přístup cyklistů ke stanicím a hlavním autobusovým uzlům, abychom rozšířili dosah sítě veřejné dopravy.

Cyklistická spádová oblast stanice je přibližně 6,5krát větší než pěší spádová oblast. Ve vnějším Londýně, kde není síť veřejné dopravy tak hustá a dostupná pěšky jako ve vnitřním Londýně, může cyklistika přispět k většímu využívání veřejné dopravy.

Navážeme na více než 400 parkovacích míst pro cyklisty na parkovištích londýnského metra od roku 2020 a prozkoumáme možnosti vybudování sítě bezpečných cyklistických uzlů. Nedávné cyklistické uzly, mezi námi podporované projekty patří projekty na nádraží Hackney Central a Barking Riverside, které jsou součástí rozsáhlejších prací na nádražích. Očekává se, že na stanicích londýnského metra ve Waltham Forest budou brzy otevřeny další tři bezpečné uzly.

Ve spolupráci se soukromým sektorem pilotně zavádíme bezpečné úschovny kol na šesti stanicích londýnského metra, které si lze rezervovat na dálku na základě platby za kolo nebo členství.

Prostřednictvím probíhající přestavby našich parkovišť, která poskytuje nové komerční a obytné prostory pro rozvoj Londýna a zároveň zajišťuje příjmy pro reinvestice do sítě, půjdeme příkladem a všude, kde je to možné, budeme v rámci projektu zlepšovat parkování kol na nádražích.

Akce 11

Zlepšíme nabídku parkovacích míst pro cyklisty v ulicích, na nádražích, ve školách a v obytných zónách, abychom podpořili širokou škálu cest a Londýňanů se zaměřením na vybudování 42 000 nových bezpečných parkovacích míst pro cyklisty do roku 2030.



Bezpečné parkování kol na nádražích zlepšuje přístup k veřejné dopravě.

Boj proti krádežím jízdních kol

Boj proti krádežím jízdních kol je úkolem, který vyžaduje vzdělávání, prevenci, prosazování a lepší infrastrukturu, a my jsme odhodláni podporovat provádění národního plánu pro bezpečnost a ochranu jízdních kol.

Naším hlavním zásahem a jedním z nejlepších způsobů, jak zabránit krádežím kol, je zajistit kvalitní parkování kol, a to nejen na hlavních ulicích, ale také na nádražích a doma. Klíčovým opatřením ke snížení rizika krádeží je zajištění bezpečných hangárů pro jízdní kola.

Podporujeme cyklistické tréninkové programy,

a to jak osobní, tak online, které zahrnují vzdělávací materiály, které pomáhají novým lidem.

k jízdě na kole, aby si vybrali vhodný zámek a naučili se zabezpečit svá jízdní kola.

Označování a registrace jízdních kol je dalším nástrojem, který brání krádežím, protože umožňuje policii identifikovat právoplatného majitele nalezených jízdních kol a pomáhá jí při vyšetřování. Spolupracujeme s Metropolitní policií, abychom zvýšili povědomí o systematičtějším značení a registraci jízdních kol prostřednictvím školení, kampaní a cyklistických akcí.

Policie bude i nadále podporovat širší partnerské úsilí v boji proti krádežím jízdních kol zaměřením se na plodné zloděje a organizované zločinecké sítě a/nebo místa, která jsou

opakovaně cílem zlodějů.

Akce 12

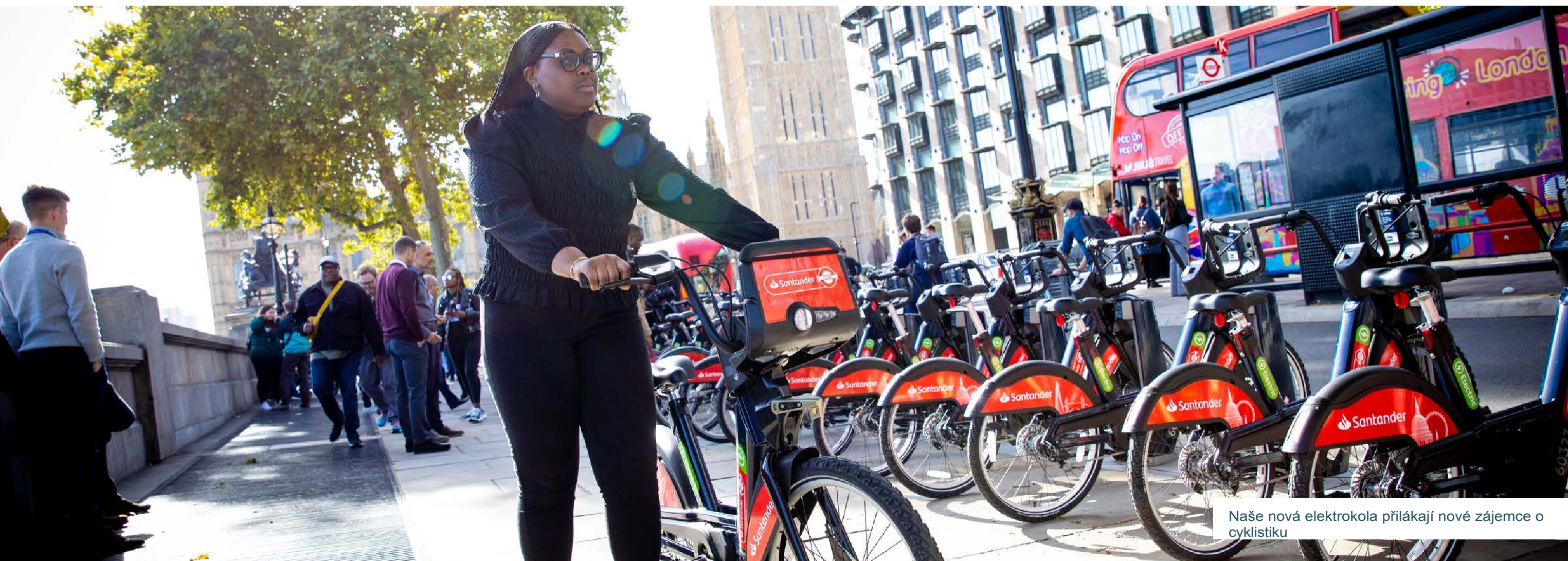
Podpoříme národní a místní partnery v boji proti krádežím jízdních kol, mimo jiné prostřednictvím nového partnerství pro prevenci cyklistické kriminality zaměřeného na místa, kde dochází ke krádežím jízdních kol. v Londýně a prostřednictvím naší vlastní infrastruktury a vzdělávacích

69%

necyklistů odrazuje od



jízdy na kole strach z krádeže kola.



Naše nová elektrokola přilákají nové zájemce o cyklistiku

Mikromobilita a přístup k jízdním kolům prostřednictvím našeho rekordního programu Santander Cycles a londýnského zkušebního provozu e-koloběžek poskytujeme formy pronájmu mikromobility.

Mikromobilita zahrnuje také pronájem bezdokladových elektrokol, která jsou v Londýně populární, ale nejsou regulována. Při správném řízení by tyto půjčovny mohly hrát důležitou roli v londýnské dopravě. nabídnout jako udržitelné spojení s veřejnou dopravou, snížení dopravních zácp a zlepšení kvality ovzduší.

Věděli jste to?
Mikromobilita se obecně vztahuje na osobní dopravu s nízkou spotřebou. rychlá zařízení s nízkými emisemi, jako jsou jízdní kola, elektrokola, nákladní kola a elektrokoloběžky.

350,000+

pronájmy společnosti Santander Cycles elektrokol od jejich uvedení na trh v říjnu 2022.



Santander Cycles
Polovina Londýňanů nemá doma k dispozici jízdní kolo. Pro některé z nich je to způsobeno nedostatkem bezpečných a pohodlných parkovacích míst pro kola doma nebo náklady spojenými s vlastnictvím kola - tyto překážky neúměrně ovlivňují některé skupiny, které jsou již tak málo zastoupeny v cyklistice, jako jsou lidé s nízkými příjmy nebo zdravotně postižení Londýňané.

Náš program půjčovny kol Santander jim nabízí možnost spontánního zapůjčení kola, stejně jako lidem, kteří o jízdě na kole uvažují, ale chtějí si ji nejprve vyzkoušet, než se rozhodnou si kolo koupit. Půjčení kola také umožňuje větší flexibilitu při zařazování jízdy na kole do každodenního cestování.

potřeby. Například někdo může jezdit na kole na hlavní ulici, ale vracet se s nákupem autobusem, večer jezdit do restaurace na kole, ale vracet se taxíkem, nebo dojíždět do práce veřejnou dopravou, ale během dne jezdit na kole na nepracovní cesty.

Naše průzkumy mezi zákazníky ukazují, že program je účinným nástrojem, jak přilákat k cyklistice etnický rozmanitější obyvatelstvo, přičemž lidé z černošských, asijských a menšinových etnických skupin představují 44 % Londýňanů, kteří tento systém využívají. Ženy představují 40 procent uživatelů a jsou mezi uživateli půjčoven kol zastoupeny o něco více než mezi celkovou cyklistickou populací. Sedmnáct procent uživatelů uvádí, že jsou zdravotně postižení.

Od roku 2019 přibýlo do sítě více než 800 dokovacích stanic Santander Cycles 36 nových.

Londýnské městské části jsou v tomto ohledu klíčovými partnery, mimo jiné prostřednictvím přidělování finančních prostředků developerům. Southwark instaloval osm nových dokovacích stanic v roce 2022, celkem 163 nových dokovacích míst. V příštích letech budeme usilovat o zahuštění sítě stanic ve stávající provozní oblasti a o výrazné rozšíření směrem ven k severnímu a jižnímu okruhu.

Při rozšiřování systému budeme postupovat strategicky a na základě údajů určovat prioritní lokality. Budeme zvažovat potenciál pro růst cyklistické dopravy v každé cílové oblasti, dostupnost infrastruktury a ulic vhodných pro cyklisty, a také potřeba zasáhnout nejvíce znevýhodněné komunity, spolu s provozními požadavky.

V říjnu 2022 jsme do 12tisícového vozového parku Santander Cycles přidali 500 elektrokol, abychom pomohli rozšířit atraktivitu cyklistiky v Londýně pro lidi, kteří mají pocit, že by mohli nejsou dostatečně zdatní pro jízdu na kole, zvažují delší cesty nebo se nechtějí fyzicky namáhat. To má potenciál zvýšit účast klíčových osob pod zastoupených skupin, včetně žen, starší osoby a osoby se zdravotním postižením, pro

u nichž převažují překážky související s fyzickými schopnostmi.

V září 2022 jsme zavedli novou, zjednodušenou tarifní strukturu, včetně možnosti měsíčního členství, které stojí 20 liber měsíčně a umožňuje zákazníkům neomezený počet jízd. Měsíční varianta podporuje lidi, kteří se nemohou zavázat k ročnímu členství, a zároveň poskytuje lepší hodnotu než jednorázové jízdné. Jednorázové jízdné za 1,65 GBP za jízdu, i nadále nabízí jeden z nejdostupnějších a nejrychlejších způsobů dopravy po Londýně.

Prozkoumáme možnost zavedení zvýhodněného jízdného, které by poskytlo zvýhodněné pronájmy jízdních kol těm nejpotřebnějším. To by mohlo zahrnovat slevy pro uchazeče o zaměstnání a/nebo obyvatele obecních bytů - tak, jak jsme to udělali u jiných druhů dopravy nebo u jiných cyklistů. pronájmy mimo Londýn a Spojené království. Budeme také zkoumat způsoby, jak podpořit přístup více osob se zdravotním postižením k tomuto systému.

Uživatelé půjčoven kol budou moci využívat i další vylepšení, včetně zásadních aktualizací aplikace Santander Cycles, jako je nová funkce odměn, více středisek s personálem v oblastech s vysokou poptávkou a bezkontaktní platby.

11,5 milionu

Nejvyšší počet náborů v roce 2022 v rámci cyklu Santander



Naše společnost Santander Cycles zaznamenala v roce 2022 rekordní rok

Akce 13

V závislosti na finančních prostředcích se budeme rozšiřovat,

do flotily a pokračovat v

modernizovat a elektrifikovat systém Santander Cycles, aby se podpořil rozvoj cyklistiky, včetně:

modernizovat systém tím, že se zajistí, aby nová elektrokola ve vozovém parku byla připravena na budoucnost a mohla podporovat mírou deprivace.

- Zahušťování a rozšiřování operační oblasti s využitím strategického přístupu, který upřednostňuje oblasti s největším

- Sledovat používání nového e-cykly pro informování o budoucích změnách



Naše zkoušky půjčování e-koloběžek pomohou utvářet jejich budoucí využití.

Možnosti pronájmu mikromobility
Soukromí provozovatelé poskytují v Londýně od roku 2017 bezdokladový pronájem kol. V Londýně působí několik provozovatelů, kteří dodávají elektrokola, ale jejich činnost není regulována. Provozovatelé uzavírají dohody s městskými částmi, což znamená, že charakter rozmístění, hustota parkování a dostupnost provozovatelů se v Londýně liší.

Tyto soukromě provozované služby mají potenciál doplnit náš program Santander Cycles. Neregulovaná povaha těchto služeb však představuje problém, zejména pokud uživatelé nebo provozovatelé neparkují kola zodpovědně.

Tyto cyklistické systémy musí být vhodné pro všechny obyvatele Londýna a musí nabízet flexibilní řešení, aniž by snižovaly atraktivitu ulic, zejména pro pěší a osoby se sníženou pohyblivostí nebo zrakovým postižením. Když provozovatelé bezdokladových půjčoven kol v Londýně poprvé zahájili činnost, vyvinuli jsme Kodex správné praxe s městskými částmi s cílem sjednotit očekávání městských částí a provozovatelů. Nyní spolupracujeme s Londýnské rady a městské části zlepšit poskytování bezdokladových parkovacích míst pro kola a standardizují služby.

V roce 2021 jsme společně s londýnskými radnicemi, pěti městskými částmi a třemi provozovateli e-koloběžek zahájili zkušební provoz půjčovny e-koloběžek, jedna z 32 takových zkoušek povolených ministerstvem dopravy v celé Velké Británii. Pronajaté e-koloběžky mají vysoké bezpečnostní standardy, které jdou nad rámec národních norem, včetně omezení

kteřá jsou vřdy zapnutá po celou dobu jřzdy. Soukromé e-koloběžky jsou i nadále zakázány na silnicích, chodnicích a cyklostezkách.

Zkušební provoz e-koloběžek probřhá v 10 městských částech, kde je k dispozici 4 490 vozidel a 500 vyhrazených parkovacích míst, a podpořil již více než 2,25 milionu jřzd. V řřjnu 2022 jsme oznámili, že v souladu s vládní legislativou prodloužíme zkušební provoz do května 2024.

V roce 2022 vláda navrhla právní předpisy, které legalizují e-koloběžky a udělují strategickým orgánům pravomoci k řízení pronájmu mikromobility. Načasování této nové legislativy je nejisté, ale nadále se o ni zasazujeme, abychom mohli v úzké spolupřáci s londýnskými radami a městskými částmi uplatňovat stejný přístup, jaký jsme uplatnili v přřpadě zkušební provoz e-koloběžek pro všechny půjčovny mikromobility v Londýně, přřčemž stanoví normy a způsob fungování provozu včetně parkování. Tyto regulované půjčovny by spolu s naším systémem Santander Cycles mohly zajistit konzistentní služby půjčování v rámci rozsáhlejší sítě dokovacích a vyhrazených parkovacích míst a nabřdnout tak zákazníkům širší dosah.

Akce 14

Budeme spolupracovat s provozovateli mikromobility, londýnskými radami a londýnskými obvody, abychom optimalizovali možnosti pronájmu mikromobility a zajistili konzistentní služby.

kteřá doplňuje nabřdku udržitelné dopravy v Londýně.

To zahrnuje zvýšení počtu vyhrazených parkovacích míst pro služby mikromobility, aby se snřžil nepořádek na

Přístup k jízdám kolům

Jízda na kole je podstatně levnější než mnoho jiných dopravních prostředků, ale jízdní kolo způsobilé k provozu spolu s robustním zámekem a dalším příslušenstvím může stát několik set liber. Mnoho Londýňanů s nízkými příjmy si nemůže dovolit vynaložit takovou částku předem, zejména v době rostoucích nákladů.

Lidé z menšinových etnických skupin a zdravotně postižení Londýňané jsou také neúměrně postiženi. V případě posledně jmenovaných je tento problém ještě umocněn skutečností, že některé osoby se zdravotním postižením potřebují upravená kola, která jsou podstatně dražší než jízdní kola, která jsou určena pro osoby se zdravotním postižením. dražší než standardní jízdní kola.

Pro některé jsou k dispozici možnosti financování, přičemž program Cycle to Work umožňuje ušetřit až 42 % celkových nákladů na nové kolo a rozložit náklady na delší období. Mnoho lidí však na tento program nemá nárok, včetně osob samostatně výdělečně činných a osob s nejnižšími příjmy.

Řada londýnských městských částí nabízí systém "vyzkoušej, než si koupíš" nebo půjčování jízdních kol svým obyvatelům, k dispozici jsou upravená kola, dětská kola a nákladní kola.

Cílem komunitních projektů je také sběr a distribuce jízdních kol lidem v nouzi, včetně projektů financovaných v rámci našeho programu grantů pro pěší a cyklisty v Londýně nebo místního prováděcího plánu.

Spustili jsme také nový program šrotovného, který finančně pomáhá oprávněným Londýňanům s nízkými

Akce 15

Budeme spolupracovat se zúčastněnými stranami a vládou, abychom prozkoumali způsoby, jak podpořit osoby s nejnižšími příjmy, osoby samostatně výdělečně činné a osoby se zdravotním postižením v nákladech na nákup jízdního kola. Budeme také pokračovat v podpoře komunitních skupin a městských částí.

43%

Londýňanů, kteří nejezdí na kole (50 procent z těch, kteří o jízdě na kole aktivně uvažují), si nemůže dovolit koupit a udržovat kolo.



příjmy nebo invalidními dávkami vyměnit vozidla s nejvyššími emisemi za udržitelnější varianty. V rámci tohoto programu mají úspěšní žadatelé přístup k několika exkluzivním nabídkám, včetně slev na nákup nebo pronájem jízdních kol, elektrokol a nákladních kol.



Případová studie: Podpora dětí se speciálními vzdělávacími potřebami

57%

lidí žijících s nízkými příjmy tvrdí, že si nemohou dovolit koupit a udržovat jízdní kolo.

Projekt financovaný z našich grantů na pěší a cyklistickou dopravu, který vede sdružení rodičů a učitelů North Beckton, má za cíl povzbudit členy místní komunity k rozvoji dovedností a sebedůvěry při jízdě na kole.

Projekt Let's ALL Get Cycling je zaměřen na zapojení dětí se speciálními vzdělávacími potřebami a na to, aby mohly s jistotou jezdit na kole. Prostřednictvím programu bylo financováno zlepšení vybavení, včetně specializovaných kol. a byl založen mimoškolní cyklistický

kroužek, který se koná dvakrát týdně.

zasedání. Během nich se děti učí, jak jezdit na kole v bezpečném prostředí bez provozu, a také základním dovednostem v oblasti oprav a údržby.

Projekt byl obzvláště úspěšný v tom, že umožnil dětem se speciálními vzdělávacími potřebami naučit se jezdit na kole na specializovaných kolech a zároveň se socializovat v podpůrném prostředí. Dobrovolníci ze sdružení rodičů a učitelů se také vzdělávají, aby se stali instruktory Bikeability úrovně 2, což jim umožní poskytovat cyklistický výcvik více dětem.

Uvolnění potenciálu cyklistické nákladní dopravy
Cyklistická nákladní doprava je stále populárnější, a přestože se stále jedná o rozvíjející se trh omezený na některé části Londýna, nabízí významný potenciál pro snížení motorové nákladní dopravy, zejména u lehkých nákladních vozidel.

Naše analýza naznačuje, že nákladní kola by mohla do roku 2030 nahradit jedno až čtyři procenta všech kilometrů ujetých dodávkovými vozidly v Londýně, a to v závislosti na míře zavedených podpůrných opatření. Potenciál pro změnu druhu dopravy je nejvyšší v centru Londýna, kde by nákladní kola mohla nahradit šest až 17 procent dopravy dodávek.

V březnu 2023 jsme zveřejnili akční plán Cargo bike, který stanoví, jak podpoříme přechod na cyklistickou nákladní dopravu, abychom podpořili prosperující ekonomiku a snížili dopad motorové nákladní dopravy na kvalitu ovzduší, dopravní zácpy a nebezpečí na silnicích. Je to .
upozorňuje na potenciál růstu a klíčová opatření potřebná pro zvýšení využívání cyklistické nákladní dopravy v Londýně.

Akce 16

Podpořit růst nákladní cyklistické dopravy a její úlohu při snižování motorové dopravy realizací prvního londýnského akčního plánu Cargo bike, který byl zveřejněn v roce 2023.



Plánování cest a digitální vyhledávání cest V srpnu 2020 jsme spustili cestovní aplikaci TfL Go, která lidem nabízí řešení pro plánování cest s aktuálními informacemi o vlakových, autobusových a tramvajových spojích a také návrhy pro pěší a cyklisty. jako výchozí možnost pro kratší cesty.

Vyvíjíme cyklistické funkce aplikace TfL Go, abychom zlepšili algoritmus pro směřování cyklistů a funkce pro zákazníky, jako je integrace mobilní aplikace Santander Cycles do aplikace TfL Go. Aplikace TfL Go.

Spolupracujeme také s digitálními partnery třetích stran, jako jsou Google Maps, Apple Maps a City Mapper, abychom zlepšili platformy pro plánování cest, které využívají miliony obyvatel a návštěvníků Londýna. Ze spolupráce s partnery třetích stran, kteří nabízejí plánování tras pro cyklisty, jako jsou CycleStreets, Cycle.travel a BeeLine, víme, že naše data a poznatky by mohly vývojářům pomoci určit nejbezpečnější a nejatraktivnější trasu pro naše sdílené zákazníky.

Vytvoříme soubor principů trasování, které optimalizují nejlepší trasy pro jízdu na kole, a podělíme se o ně s našimi partnery, aby si každý, kdo používá digitální nástroje pro jízdu na kole v Londýně, mohl být jistý výběrem trasy.

Budeme sdílet, udržovat a vytvářet nové soubory dat, abychom zajistili přesnost nástrojů pro plánování cest, a prozkoumáme možnosti zlepšení způsobu plánování cest. To znamená, že bez ohledu na to, jaký nástroj pro plánování cest naši zákazníci používají, mohou očekávat lepší plánování

Akce 17

Zlepšíme digitální nástroje pro plánování cest a navigaci tím, že:

- Vypracování zásad trasování pro určení nejlepší trasy pro cyklistiku
- začlenění těchto principů do algoritmu plánování trasy naší aplikace TfL Go a jejich sdílení s vývojáři třetích stran za účelem zlepšení dalších služeb plánování cesty.
- Úzká spolupráce s vývojáři třetích stran s cílem využít jejich vlastní poznatky a datové soubory a pomáhat s jejich výzkumem a vývojem.
- Sdílení, vytváření a údržba souborů dat potřebných ke zlepšení směřování.



Spolupracujeme se školami, abychom podpořili děti v jízdě na kole

Cyklistický trénink a STARS
Náš systém školní akreditace STARS je účinným způsobem, jak podpořit bezpečné a udržitelné cestování dětí, přičemž ve školách se zlatou akreditací se snížil počet cest autem o šest procent a počet aktivních cest se zvýšil o čtyři procenta.

Naší prioritou je zvyšovat počet škol se zlatou akreditací, protože v nich dochází k největšímu nárůstu využívání udržitelných způsobů dopravy. Naším cílem je dosáhnout do roku 2025 počtu 1 000 škol se zlatou akreditací, přičemž se zaměříme na školy v oblastech s vyšší mírou deprivace a s převahou automobilů.

Úzce spolupracujeme s londýnskými městskými částmi, abychom poskytli školákům i dospělým cyklistický výcvik, díky němuž získají dovednosti a sebedůvěru pro jízdu na kole.

Poskytování cyklistického výcviku prostřednictvím škol je účinným způsobem, jak oslovit různé skupiny Londýňanů.

Naše cyklistické tréninky pro dospělé se těší obzvláště velkému zájmu ze strany některé tradičně nedostatečně zastoupené skupiny cyklistů, přičemž 76 % účastníků tvořily ženy a více než 40 % účastníků pocházelo z černošských, asijských, smíšených a jiných menšinových etnických skupin.

Devadesát pět procent účastníků uvedlo, že kurz zvýšil jejich důvěru v jízdu na kole, přičemž podíl účastníků, kteří uvedli, že se necítí vůbec jistí při jízdě na silnici, klesl z 38 % na 5 %.

Po přestávce během pandemie jsme obnovili naši podporu cyklistických školení v obcích a zvýšili počet dospělých a dětí, kteří se účastní cyklistických školení. Příděl finančních prostředků na cyklistický výcvik zvýšíme v oblastech s největším potenciálem pro cyklistiku, zejména u tradičně nedostatečně zastoupených skupin, a tam, kde podpoří probíhající investice do zvýšení bezpečnosti ulic pro cyklistiku.

V roce 2020 jsme spustili první online kurz pro cyklisty v Londýně, který obsahuje moduly zaměřené na kontrolu technického stavu jízdního kola, bezpečnou jízdu na kole a rady týkající se jízdy na kole s dětmi. V roce 2023 byl kurz aktualizován a doplněn o další obsah týkající se upravených jízdních kol a nového silničního zákona. Do března 2023 se do kurzu přihlásilo více než 17 000 osob, z toho o něco více žen. Zveřejnili jsme také videa, která ukazují, jak se orientovat v relativně nových bezpečnostních prvcích používaných na síti cyklostezek, jako jsou například nástupní plochy pro autobusy, které mohou být pro některé uživatele neznámé.

1,400

Londýnské školy jsou akreditovány v programu STARS, téměř polovina londýnských škol.



Akce 18

Dodejte většímu počtu Londýňanů odvahu k jízdě na kole tím, že:

- Financování školení více než 40 000 dětí na úrovni Bikeability 2 a více než 20 000 dospělých v roce 2023/24, které mohou městské části doplnit z jiných zdrojů financování, včetně financování z místního prováděcího plánu.
- Pokračování v poskytování a zlepšování online školení o cyklistických dovednostech.
- Podpora udržitelného cestování do školy zapojením více škol do programu STARS, aby do konce září 2025 dosáhl počet škol se zlatou akreditací 1 000.

747

školy se zlatou akreditací STARS v Londýně



Komunitní skupiny mají zásadní význam pro rozšíření atraktivity cyklistiky

Podpora místních komunitních skupin Nejlepším zastáncem cyklistiky jsou rozmanité londýnské komunity. V celém Londýně existují desítky komunitních projektů, jejichž cílem je zlepšit přístup k cyklistice pro lidi z menšinových skupin nebo ze znevýhodněných oblastí. Tyto projekty mají často širší záběr než jen cyklistiku, což podporuje sociální soudržnost a začlenění. Tyto komunitní skupiny a projekty často vedou nadšení dobrovolníci a spoléhají se na finanční granty od různých organizací.

Náš program Granty pro pěší a cyklisty v Londýně, který probíhá ve spolupráci s charitativní nadací London Marathon Charitable Trust, umožňuje malým komunitním projektům získat granty na podporu aktivního cestování Londýňanů. Tyto granty až do výše 10 000 liber

v průběhu tří let se zaměří na odstranění překážek mezi nedostatečně zastoupenými skupinami se zaměřením na zlepšení pohody a duševního zdraví a na snížení sociálního vyloučení. Od svého vzniku program využilo více než 251 projektů a 44 000 účastníků ve všech londýnských obvodech. Naše nejnovější hodnocení ukazuje, že v roce 2021/22 jezdilo 78 % účastníků více na kole a 85 % chodilo více pěšky poté, co se zúčastnili těchto projektů.

V roce 2020 bylo spuštěno online centrum komunitních nápadů, které slouží ke sdílení snadno opakovatelných nápadů na projekty a umožňuje i menším, izolovanějším nebo znevýhodněným skupinám žádat o financování. Centrum také poskytuje tipy a pokyny, jak vést projekt, a zvyšuje kvalifikaci zaměstnanců a dobrovolníků.



Případová studie: Podpora cyklistických sester

Cílem Cycle Sisters je inspirovat a podporovat lidi z muslimských komunit v Redbridge v jízdě na kole, se zvláštním zaměřením na ženy a rodiny. Nabízí komunitně vedené, kulturně a nábožensky citlivé příležitosti pro tuto nedostatečně zastoupenou skupinu, aby si vyzkoušela, jak se jezdí na kole. fyzické a psychické výhody jízdy na kole. V roce 2019 získala organizace Cycle Sisters finanční prostředky z našich grantů pro pěší a cyklistickou dopravu v Londýně.

program organizování vyjížděk pod vedením účastníků, kterým budou poskytnuta kola. Pravidelné vyjížděky pomáhají snižovat sociální izolaci účastníků a posilovat jejich sebevědomí. S naší podporou Cycle Sisters založily skupinu cyklistů pouze pro ženy, která je určena začátečnicím nebo méně sebevědomým jezdkyňám, a nabírají a školí dobrovolníky, kteří projekt udržují. Do skupiny se zapojilo více než 130 žen, které získaly sebedůvěru pro jízdu na kole ve svém okolí.

Projekt překročil svůj cíl s velmi malou propagací, a to díky zájmu o tyto aktivity v komunitě. Většina účastníků se o projektu dozvěděla z ústního podání a z propagace. radou města Redbridge. Rada projekt podpořila také poskytnutím 10 jízdních kol. Cycle Sisters nyní působí v devíti londýnských obvodech a hledá další dobrovolníky pro další rozšíření.

"Jízda s Cyklistickými sestrami mi dodala sebedůvěru při jízdě na kole po silnici sama a se svými dětmi, což Dříve jsem to nedokázal. Cyklistika byla skvělá pro mé duševní zdraví, zejména během výluky. Mé fyzické zdraví se pozoruhodně zlepšilo, což mělo pozitivní dopad na mé sebevědomí".

Účastník jízdy Cycle Sisters

Akce 19

Podporovat rozšíření aktivního cestování mezi menšinovou veřejností prostřednictvím projektů na místní úrovni:

- Poskytování finanční podpory prostřednictvím grantového programu Pěší/cyklistická doprava na financování 150 projektů vedených komunitou ročně.
- sdílení osvědčených postupů a nápadů na opakovatelné projekty prostřednictvím našeho online centra komunitních nápadů.

• Spolupráce s partnery při

Spojení s Londýňany

Naše komunikační strategie má podpořit více lidí, aby nechali auto doma a jezdili do Londýna na kole. Přezkoumali jsme náš výzkum a poznatky o aktivním cestování, které nám pomohou pochopit naše publikum a zajistit, aby příležitosti k růstu formovaly naši komunikační strategii a strategii změny chování.

Zjistili jsme, že postoj lidí k cyklistice se mění spíše poté, co začnou jezdit na kole, než naopak. Musíme pokračovat v emocionálním kontaktu s Londýňany, kteří o jízdě na kole aktivně neuvažují, a tím v nich vzbudit spíše touhu jezdit na kole než pocit, že by měli.

Naše reklama je atraktivní a ukazuje, jak je cyklistika prospěšná pro vás i pro Londýn, což je pro Londýňany výhodné. V tomto duchu budeme pokračovat i nadále a budeme dbát na to, aby naše sdělení byla v souladu s naším výzkumem motivačních faktorů, propagovala kvalitu života, úsporu peněz a zdravotní přínosy a zároveň se zabývala překážkami, jako je důvěra a fyzické prostředí. Budeme se také zabývat tím, jak můžeme lépe integrovat naše aktivní cestování a marketing veřejné dopravy s cílem podpořit lidi, aby co nejlépe využili nabídky udržitelné dopravy v Londýně.

Největší zájem o jízdu na kole mají lidé ve věku 25-34 let, který se rozšiřuje na 35-44 let, a příslušníci černošských, asijských a jiných menšinových etnických skupin. Tyto poznatky využijeme při tvorbě našich komunikačních plánů, abychom povzbudili více Londýňanů k jízdě na kole, se zvláštním zaměřením na nedostatečně zastoupené skupiny obyvatel.

Některé nedostatečně zastoupené skupiny odrazuje od jízdy na kole pocit, že není pro ně. Představení široké škály lidí v našich marketingových kampaních pomáhá toto vnímání zpochybnit a ukazuje cyklistiku jako něco, co může dělat každý. Naše obsazení je inkluzivní a záměrně zaměřené na ženy, menšinové etnické skupiny a osoby se zdravotním postižením a bude tomu tak i nadále. Určení vhodných komunikačních kanálů je také nezbytné pro oslovení požadovaného publika.



Akce Ride London FreeCycle oslavuje cyklistiku pro všechny

Budeme pořádat významné a rozsáhlé akce, které budou lidi inspirovat k jízdě na kole. V roce 2022 se do našich ulic vrátila akce RideLondon, které se účastnili lidé všech schopností a zázemí. Více než 20 000 lidí se vydalo na náročné jízdy a další desetitisíce nasedly na kolo a strávily den na RideLondon FreeCycle - bezplatné akci pro rodiny, která dává každému příležitost poznat Londýn v ulicích bez dopravy. Průzkumy ukázaly dopad této stěžejní akce: více než 45 % účastníků akce zaměřené na rodiny uvedlo, že po návštěvě FreeCycle budou pravděpodobně více jezdit na kole.

Akce 20

Podporovat aktivní cestování pro všechny jako udržitelný, příjemný a zdravý způsob dopravy prostřednictvím přístupu založeného na důkazech, který se zaměřuje na inspiraci, informování a ovlivňování obyvatel Londýna, aby více chodili pěšky a jezdili na kole.



Případová studie: Diverzifikace našich kanálů

Abychom oslavili a podpořili stále rozmanitější cyklistickou populaci, navázali jsme spolupráci s Trace TV, multimediální platformou věnovanou městské a afro hudbě a kulturám, která se zaměřuje zejména na sociální začlenění a pozitivní iniciativy v oblasti rozmanitosti.

Společně jsme uspořádali cyklistickou jízdu influencerů, abychom inspirovali barevné ženy k jízdě na kole s využitím našich kol Santander Cycles. Zúčastnilo se jí šestnáct žen, z nichž mnohé od dětství na kole nejezdily a znovu objevily radost z pohybu na dvou kolech. Influencerky se podělily se svými sledujícími o své obnovené nadšení pro cyklistiku.

- desítky tisíc lidí z Londýna i odjinud v obcích, o nichž víme, že mají obrovský potenciál pro cyklistiku.

Partnerství bude pokračovat a plánují se další jízdy s televizí Trace TV a influencersy.

"Jízda na kole s dámami pro mě byla velmi terapeutická. Účast na cyklistických závodech jízda mě přiměla k tomu, abych se více věnoval jízdě na kole jako dopravnímu prostředku. Ostatním ženám, které uvažují o jízdě na kole, bych poradila, aby se do toho prostě pustily. Zaručuji vám, že si to zamilujete, jakmile to jednou uděláte."

Alexis Economou
Hvězda filmu Ženatý na první pohled

Akční plán pro cyklistiku 2 65

Plnění našeho plánu

Jsme odhodláni tento plán realizovat rychlým tempem, abychom urychlili rozšíření cyklistické dopravy v celém Londýně a dosáhli naší vize města světové úrovně, kde mohou lidé ze všech vrstev využívat výhody jízdy na kole v bezpečných a atraktivních ulicích.



Dosažení našich klíčových cílů

Zaměřujeme se na dosažení dvou klíčových cílů, které jsou základem ambicí tohoto plánu.

Našimi hlavními cíli jsou:

podánilo zajistit

- Zvýšení počtu jízd na kole o třetinu do roku 2030 (z 1,2 milionu jízd na kole v roce 2022 na 1,6 milionu jízd v roce 2030).
- Rozšířit síť cyklostezek tak, aby do roku 2030 žilo 40 % obyvatel Londýna v dosahu 400 m od této sítě.

Tyto cíle budou podpořeny koordinovaným přístupem ke snižování nebezpečí na silnicích a dalších známých překážkách pro cyklistickou dopravu a multimodálním přístupem k omezení převahy automobilů. To je nezbytné pro dosažení naší ambice, aby se do roku 2041 80 % cest uskutečnilo udržitelnými druhy dopravy.

Financování tohoto plánu

Zajištění financování je klíčem k dosažení naší vize. Náš podnikatelský plán na rok 2023 stanoví, jak se staneme silným, zeleným srdcem Londýna. Zahrnuje financování bezpečné a aktivní dopravy ve výši 150 milionů liber ročně spolu s investicemi do veřejné dopravy.

Pandemie měla zásadní dopad na naše finance, a přestože naše příjmy z jízdného opět rostou, nestačí na plné financování našich dlouhodobých kapitálových investic. Nicméně díky dohodám o financování uzavřeným s vládou a Velkým Londýnem se nám



Stanovili jsme finanční prostředky na zlepšení cyklistické infrastruktury.

zení financování znovu oživuje náš program Zdravé ulice a pomáhá dosáhnout cílů, které spočívají ve zvýšení bezpečnosti a umožnění většímu počtu lidí volit udržitelné způsoby dopravy.

Dohoda o financování s vládou zahrnuje v průměru 80 milionů liber ročně na kapitálové investice, které budeme přímo vynakládat na pěší a cyklistické projekty v rámci našeho programu Zdravé ulice. To zahrnuje nové cyklostezky na našich silnicích, jako je Cyklostezka 50, a cyklostezky pokrývající naše a městské silnice, jako je Cyklostezka 34.

C9 East

Běh z Brentfordu do Kensington Olympia

C23

Z mostu Lea Bridge do Dalstonu

C34

Běh z North Acton do Shepherds Bush

C37

Z Hackney do Westferry

C50

Z Finsbury Parku do Camden Townu



Nadále upřednostňujeme udržitelné způsoby dopravy pro zdravější Londýn.

Pokročíme také v projektování dalších 16 km cyklostezek, včetně:

C9 West

Běh z Hounslow do Brentfordu

Rozšíření C4

Z Greenwiche do Charltonu

Cyklostezka 50

Další úseky na této trase

Nová cyklostezka

Běh z Wembley do Wood Lane

Dále je 69 milionů liber ročně přiděleno londýnským městským částem. Tato částka zahrnuje mimo jiné financování klíčových zásahů v oblasti cyklistiky, jako je rozšiřování sítě cyklostezek, parkování pro cyklisty, školení cyklistů a finanční prostředky na realizaci místních prováděcích plánů městských částí, které stanoví, jak budou jednotlivé městské části plnit cíle dopravní strategie starosty.

To mimo jiné zahrnuje dokončení posledního úseku C1 v Enfieldu a C42 v Barkingu a Dagenhamu a zahájení výstavby:

- Chybějící úsek C4 na Lower Road
- Prodloužení C2 ze Stratfordu do Forest Gate
- Prodloužení trasy C6 z Kentish Town do Hampsteadu
- Chráněné cyklistické pruhy na Loughborough Road, Brixton

- Cyklostezka mezi Rotherhithe a Peckhamem
- Dokončení silnice C23 z Lea Bridge do Dalstonu
- Nová cyklostezka z Ealingu do Greenfordu
- Prodloužení silnice C16 do Victoria Parku přes park královny Alžběty
- Cyklostezka mezi Brockwell Parkem a Gipsy Hill
- Pokračování prodloužení silnice C38 z Liverpool Road na City Road
- C26 z Leytonu do Lea Bridge

Prostřednictvím této řady stávajících projektů a dalších projektů, které jsou stále ve fázi proveditelnosti a návrhu, budeme hledat inovativní způsoby, jak zajistit více za méně peněz, aniž by byla ohrožena bezpečnost a kvalita.

To zahrnuje větší využití polostálých materiálů a prozkoumání možností rozšíření sítě cyklostezek prostřednictvím čtvrtí s nízkou intenzitou dopravy.

Další opatření financovaná z našeho podnikatelského plánu mají za cíl zlepšit služby veřejné dopravy, což nám pomůže získat zpět naše zákazníky a umožní nám dosáhnout provozní finanční udržitelnosti do roku 2023/24, což je klíčový požadavek naší dohody o financování s vládou.

Po březnu 2024 budeme potřebovat trvalou vládní podporu pro kapitálové investice, stejně jako všechny ostatní velké dopravní úřady na světě. Budeme i nadále prosazovat, že investice do v londýnských dopravních sítích, včetně cyklistické infrastruktury, je přínosem nejen pro londýnskou ekonomiku, ale i pro celou Velkou Británii, stejně jako pro vládní ambice v oblasti nulových emisí uhlíku.

Finanční prostředky na investice do Zdravých ulic v našem podnikatelském plánu na rok 2023 jsou nižší než v podnikatelském plánu na rok 2019. To odráží současný finanční tlak, pod kterým působíme. To však neznamená, že rozsah ambicí je nižší. Nad rámec naší současné dohody o financování budeme potřebovat spravedlivý a rovný přístup k financování našich ulic, stejně jako zbytek země.

Budeme aktivně vyhledávat možnosti financování třetími stranami, propagovat je u našich partnerů v městských částech a případně je podporovat při vypracování nabídek, které jsou v souladu se strategickými prioritami Londýna v oblasti dopravy.

Některé městské části již získaly finanční prostředky na cyklistické intervence z fondu Levelling Up, například na novou stupňovitou cyklostezku na Dagenham Heathway a na zlepšení přístupu cyklistů na Lewisham High Street. Hillingdon a Hounslow získaly finanční prostředky z Národního fondu pro dálnice na zlepšení přístupu cyklistů na letiště Heathrow a do jeho okolí.

Jako integrovaný dopravní úřad pro Londýn máme jedinečnou možnost podporovat městské části a prosazovat investice třetími stranami. Náš integrovaný přístup k plánování pěší a cyklistické dopravy a veřejné dopravy založený na důkazech prokáže, že programy předložené k financování přispívají k cílům dopravní strategie starosty.

Budeme také více využívat příspěvky developerů na financování cyklistické infrastruktury, z níž budou mít prospěch noví obyvatelé, jako je nová cyklostezka plánovaná přes Nine Elms a napojující se na cyklostezku 8 nebo nedávno instalované dokovací stanice Santander Cycles v Southwarku.

Budeme hledat finanční partnery, kteří nám pomohou učinit Londýn synonymem pro cyklistiku, a navážeme na stávající partnerství, jako je například sponzorství Santander Cycles nebo partnerství s charitativní nadací London Marathon Charitable Trust, která přispívá 2 miliony liber na náš program Pěší a cyklistické granty pro Londýn.

Diverzifikací zdrojů financování zvýšíme odolnost našeho plánu a zrychlíme tempo jeho realizace.



Investujeme do zelenějšího a zdravějšího Londýna



Budeme spolupracovat s našimi partnery na podpoře cyklistiky.

Přístup založený na spolupráci
Budeme spolupracovat s londýnskými městskými částmi, abychom využili potenciál cyklistiky a učinili z ní atraktivní nabídku.

všem Londýňanům. Vzhledem k tomu, že městské obvody kontrolují více než 95 % londýnských ulic, mají zásadní význam pro rozšiřování sítě cyklostezek, zavádění cyklotras a pro Sousedství s nízkou intenzitou dopravy, omezení rychlosti na 20 mil za hodinu a školní ulice a zajištění parkování pro cyklisty.

Obce, které dobře znají svou oblast, mají také nejlepší předpoklady k tomu, aby zapojily a podpořily místní komunity a podniky v používání jízdních kol, ať už prostřednictvím zapojení škol, podpory místních cyklistických skupin a klubů nebo poskytováním cyklistického výcviku.

Podporujeme městské části při vypracovávání a financování jejich místních prováděcích plánů, které jsou nezbytné pro realizaci dopravní strategie starosty. Budeme dále posilovat naši spolupráci poskytováním technické

podpory a sdílením našich nejnovějších poznatků, analýz a pokynů.

Kromě městských částí budeme i nadále úzce spolupracovat s dalšími partnery, včetně:

Metropolitní policejní služba

Pomáhat při naplňování Víze nula a řešit násilí páchané na ženách a dívkách.

Soukromý a akademický sektor

Inovovat a experimentovat s otevřenými daty, která poskytujeme.

Podniky

Pomáhat s ekonomickými argumenty pro rozvoj cyklistiky

Zastánci cyklistiky

Pokračovat ve zdůvodňování investic a propagaci výhod cyklistické dopravy.

Londýnské komunity

Podporovat změny v místních oblastech a pomáhat všem Londýňanům využívat výhody cyklistické dopravy.

Vývojáři

Zajistit, aby nová výstavba podporovala cyklistiku a další udržitelné způsoby dopravy.

Budeme také pokračovat ve spolupráci s dalšími zúčastněnými stranami, včetně skupin zastupujících osoby se sníženou pohyblivostí, abychom zajistili, že naše ulice budou inkluzivní a přístupné pro všechny obyvatele Londýna.

Na národní úrovni budeme spolupracovat s nově založenou organizací Active Travel England. Rozvíjíme spolupráci, v jejímž rámci se můžeme vzájemně učit a sdílet své zkušenosti s plánováním, navrhováním a realizací infrastruktury pro aktivní cestování na světové úrovni.

Společně se těšíme, že se nám podaří přesvědčivě prosadit investice do pěší a cyklistické dopravy v celé zemi i v Londýně.

Sledování pokroku

Zvýšení účasti na cyklistické dopravě v celém Londýně a mezi tradičně málo zastoupenými skupinami bude trvat dlouho, protože vyžaduje zásadní změnu v nabídce ulic vhodných pro cyklisty a také překonání hluboce zakořeněných překážek.

Pokrok v plnění cílů tohoto plánu budeme i nadále sledovat a každoročně o něm informovat ve zprávě o cestování v Londýně. To zahrnuje i sledování demografického profilu lidí, kteří v Londýně jezdí na kole, což nám umožní vyhodnotit vliv plánu na diverzifikaci cyklistické populace.

Budeme také pokračovat v monitorování dopadu našich investic do cyklistiky, abychom si udělali ještě lepší obrázek o tom, jaké zásahy jsou nejúčinnější při získávání nových cyklistů.

Tento průzkum bude doplněn průzkumem mezi zákazníky na míru, který dále prohloubí naše znalosti o překážkách a motivaci k jízdě na kole a který budeme pravidelně revidovat, abychom zajistili, že naše strategie pro zvýšení počtu cyklistů bude založena na nejnovějších poznatcích.

O nás

Jsme součástí skupiny Greater London Authority, kterou vede starosta Londýna Sadiq Khan, a jsme integrovaným dopravním úřadem odpovědným za plnění starostových cílů v oblasti dopravy. Hrajeme klíčovou roli při utváření života v Londýně a pomáháme realizovat starostovu vizi "města pro všechny Londýňany" a pomáhá vytvořit bezpečnější, spravedlivější, zelenější, zdravější a prosperující město. Doprava starosty Strategie stanoví cíl, aby se do roku 2041 80 % všech cest uskutečnilo pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. Aby se tento cíl stal skutečností, dáváme ve všem, co děláme, přednost udržitelnosti, zdraví a kvalitě zážitků lidí.

Provozujeme většinu služeb londýnské veřejné dopravy, včetně londýnského metra, londýnských autobusů, DLR, londýnského nadzemního metra, linky Elizabeth line, londýnských tramvají a londýnské říční dopravy, London Dial-a-Ride, Victoria Coach Station, Santander Cycles a IFS Cloud Lanovka. Zkušenosti, spolehlivost a dostupnost těchto služeb je zásadní pro kvalitu života Londýňanů.

Spravujeme městské strategické silnice na červené trase a ve spolupráci s londýnskými městskými částmi pomáháme utvářet charakter všech londýnských ulic. Jsou to místa, kde Londýňané cestují, pracují, nakupují a scházejí se. Vytvoření míst, kde lidé chodí pěšky, jezdí na kole a tráví čas, sníží závislost na autech, zlepší kvalitu ovzduší, oživí centra měst, podpoří podnikání a propojí komunitu. Součástí těchto opatření je i naše rozšířená zóna s velmi nízkými emisemi a flotily stále ekologičtějších autobusů s nulovými emisemi, které pomáhají řešit problém toxického ovzduší v Londýně.

Během pandemie jsme přijali celou řadu opatření, abychom zajistili bezpečnost lidí při cestování. Patřil k nim rozsáhlý úklid v celé síti veřejné dopravy a spolupráce s londýnskými městskými částmi na zavedení programu Streetspace for London, který lidem umožnil širší chodníky a cyklistické pruhy pro bezpečnou chůzi a jízdu na kole a zachování sociálního odstupu. Oživení Londýna má zásadní význam pro zotavení Spojeného království při návratu k normálnímu životu. Chceme zajistit, aby se Londýn vyhnul oživení, které by vedly automobily, a nadále ujišťujeme občany, že hlavní město a naše dopravní síť jsou pro ně bezpečné a připravené.

V posledních letech jsme vybudovali mnoho nejvýznamnějších projektů londýnské infrastruktury a využili dopravu k uvolnění tolik potřebného hospodářského růstu. Tento zahrnuje velké projekty, jako je prodloužení Severní linky k elektrárně Battersea a Nine Elms v jižním Londýně, stejně jako naše práce v Barking Riverside a modernizace stanice Bank.

Ve spolupráci s vládou jsme otevřeli trať Elizabeth v době jubilea královny Alžběty II. Tato nová železnice, která prošla transformací, zvyšuje kapacitu železnice v centru Londýna o 10 % a podporuje realizaci smíšených staveb s vysokou hustotou, které jsou plánovány s ohledem na aktivní a udržitelnou dopravu, aby se zajistilo, že růst Londýna bude dobrým růstem. Využíváme také vlastní pozemky k zajištění tisíců nových cenově dostupných domů a náš vlastní dodavatelský řetězec vytváří desítky tisíc pracovních míst a učňovských míst po celé zemi.

Snažíme se být zaměstnavatelem, který plně reprezentuje komunitu, jíž sloužíme, a kde každý může využít svůj potenciál. Naším cílem je být plně inkluzivním zaměstnavatelem, který oceňuje a oslavuje různorodost svých zaměstnanců, aby zlepšil služby pro všechny obyvatele Londýna.

Neustále pracujeme na zlepšování města pro všechny. To znamená, že využíváme informace, data a technologie k tomu, aby služby byly intuitivní a snadno použitelné, a děláme vše pro to, aby ulice a dopravní služby byly přístupné všem. Každý cent z našich příjmů reinvestujeme do neustálého zlepšování dopravních sítí pro lidi, kteří je denně využívají. Nic z toho by nebylo možné bez podpory městských částí, komunit a dalších partnerů, s nimiž spolupracujeme na tom, aby zlepšovat naše služby. Společnou prací můžeme vytvořit lepší město, protože Londýn se zotavuje z pandemie.

