

Mají města důvody pro to, aby podporovala cyklistickou dopravu?

NEHLEDEJME FRÁZE, HLEDEJME CHTĚNÍ

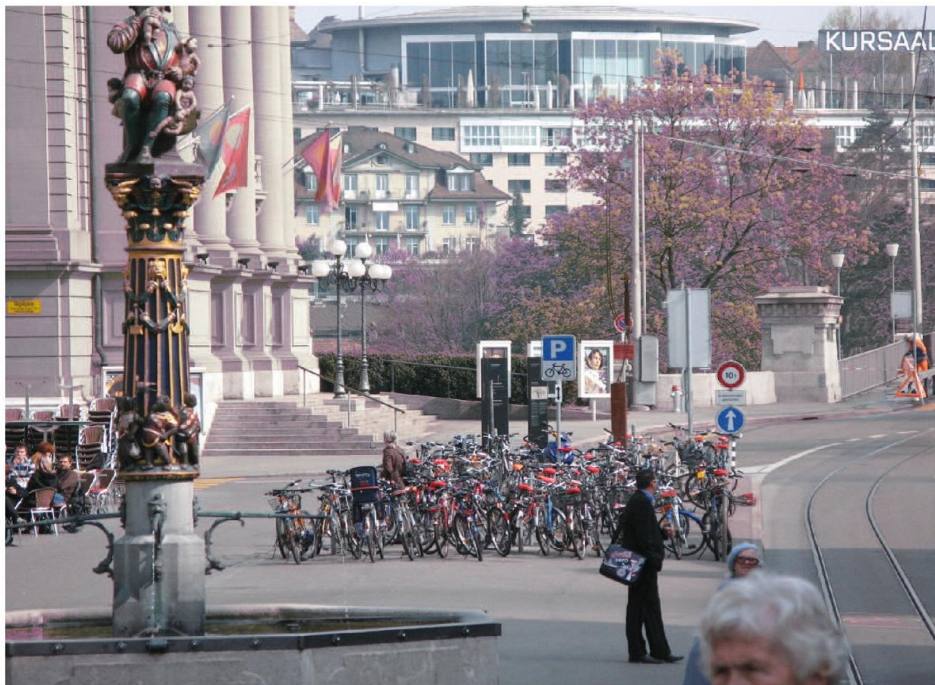
Ing. Jaroslav MARTINEK
koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR

A. Ohlédnutí za Evropským týdnem mobility (16.–22. 9. 2010) ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy

Evropský týden mobility (ETM) v závěru hlavní cyklistické sezony patří už i u nás k dnům nabitým akcemi pro cyklisty. Cyklojízdy už se konají snad ve všech větších městech. To, co začalo jako forma protestu proti nevalným podmínkám pro cyklisty, u nás postupně přerůstá v masové akce oslavující kolo jako příjemný a zdravý způsob pohybu, který je navíc šetrný k našemu životnímu prostředí. Města i organizace se předhánějí v tom, jak na sebe a své procyklistické aktivity upozornit. Leckde to pojali netradičně s vtípem i nápadem.

ETM je tedy za námi, ale jeho myšlenkami a idejemi bychom se měli zabývat déle než jen jeden týden v roce. Tématem letošního Týdne mobility bylo „**Prodluž si život – bud aktivní!**“. Opět se tak zaměřil na bolavé místo naší civilizace – malé množství pravidelného pohybu, které způsobuje obezitu a civilizační nemoci. Lidé zlenivěli, stále více jezdí autem a málo chodí, vedou sedavý život, nejsou fyzicky aktivní. Kampaň Evropského týdne mobility propaguje každodenní fyzickou aktivitu (pěší chůze a jízdu na kole jako vhodné způsoby přepravy). Nemotorizovaný pohyb je jednoduchý a každý ho může snadno zařadit do běžného života, skoro nic ho nestojí, jen trochu odhodlání a snahy.

Pro každého člověka je hlavní věc jeho zdraví a na to má, kromě jiného, vliv kvalita životního prostředí. V nedávné studii, kterou provedla Evropská agentura, mělo 90 % dotázaných obav o potenciální dopad životního prostředí na zdraví. Ve všech evropských členských státech chtějí zlepšit mobilitu a zároveň snižovat počet nehod, dopravních zácp a znečištění ovzduší. Podpora cyklistické dopravy, hlavně té každodenní, tomu může významně pomoci, a to i u nás. Naše města jsou stále ještě na začátku – jejich cyklistický modal split (tedy podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce) se stále pohybuje v řádu několika procent. Přitom větší města Evropy si kladou za cíl dosáhnout modal splitu cyklistů v řádech desítek procent. V Kodani, jednom z nejcyklističtějších měst Evropy, činí již nyní více než čtyřicet procent. Kdy doženou česká města cyklisticky vyspělé státy? Těžko říci. Zatím stále postupujeme jen drobnými



Bern, centrum města, aneb Za nákupy na kolech

Foto: Ing. Jaroslav Martinek

krůčky, na vyšší cíle si moc netroufáme. Česká republika je jedním z mála států Evropy, kde dosud žádné město nepodepsalo Bruselskou chartu.

Bruselská charta

Bruselská charta, z pohledu cyklistické dopravy a jejího prosazování významný dokument, byla podepsána zástupci několika velkých evropských měst v květnu 2009 na konferenci Velo-city 2009 v Bruselu. Města, která ji podepsala, se zavazují k tomu, že do roku 2020 dosáhnou alespoň 15% podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (modal splitu) a že ji budou pak i dále zvyšovat. Zavázala se také k 50% snížení smrtelných nehod cyklistů do roku 2020, aktivnímu vytváření parkovacích míst pro kola a podpoře projektů zabraňujících krádežím kol a podporujících dojíždění do práce a do školy – to vše ve spolupráci s cyklistickými organizacemi, s organizacemi maloobchodních prodejců jízdních kol, organizacemi v cyklistickém průmyslu a dalšími partnery, jako jsou policie, konzultační a odborná centra, architekti a stavební firmy. Plné znění Bruselské charty najdete na www.cyklostrategie.cz/bruselska-charta/, seznam signatářských měst s jejich vyznačením pak v mapce na stránkách www.ecf.com.

Abychom mohli porozumět tomu, proč doposud žádné město nepodepsalo Brusel-

skou chartu, zkusme si připomenout naši minulost ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy a nastínit možné směry její další podpory, které by třeba vedly k podpisu Bruselské charty.

B. Hledání kořenů 80. léta – éra cyklistického středověku

Vraťme se nejprve do osmdesátých let minulého století. Zatímco v západních zemích se již seriózně hovoří o systematické podpoře cyklistické dopravy, dopravní odborníci v ČSSR (Československá socialistická republika) vůbec netuší, že by se něčím takovým měli zabývat.

Pravděpodobně jedinou výjimkou je město Hradec Králové, které se stalo jakousi cyklistickou laboratoří u nás, ve které vznikaly první cyklostezky. Možná zde byl nějaký osvícený politik či úředník, který tiše přivezl a částečně aplikoval know-how ze západu. Zároveň se zde pouze tradičně jezdilo na kole a vznikla „potřeba“ cyklisty odstranit pryč z vozovky, aby nepřekáželi motorové dopravě. Ostatní města mohla počítat cyklostezky na metry (například v rovinaté Olomouci byla první cyklostezka délky 900 m vybudována až v roce 1994). Takže rok 1989 se může s klidem označit za rok „nula“ pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR.

90. léta – první nesmělé pokusy o podporu cyklistické dopravy

Přicházejí devadesátá léta, ale ani tyto roky se nedají považovat za nějaký boom v rozvoji výstavby cyklostezek. Sice mezi odbornou veřejností stále častěji zaznívá pojem „cyklistická doprava“, objevují se první studie a generely cyklistické dopravy měst, ale cyklisté je na vlastní kůži moc nepocítili. Výjimkou bylo město Pardubice, které v té době investovalo do cyklostezek nebývalé finanční prostředky a rozsahem sítě cyklostezek předčilo dokonce i město Hradec Králové. Ostatní města začínají počítat své první kilometry cyklostezek. Dle monitoringu Centra dopravního výzkumu, v. v. i., z roku 2002 bylo evidováno cca 350 km cyklostezek na celém území České republiky. V drtivé většině se jednalo jen o nespojitě kousky, které často vedly „odnikud nikam“. O cyklostezkách se mluví jen v kontextu intravilánu měst. O výstavbě cyklostezek v extravilánu, o spojování obcí nebo o cyklostezkách podél vodních toků se zatím příliš nehovoří. Přísnější evropská kritéria snad splňovaly jen dvě cyklostezky – z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou (Vltavská stezka) a pak z Poděbrad do Nymburka (Labská stezka).

Začátek nového milénia – éra budování cyklostezek

Se vstupem do nového tisíciletí se přece jen situace kolem podpory cyklistické dopravy začala měnit. Stát začal finančně podporovat výstavbu cyklostezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Celkem bylo v letech 2001–2009 podpořeno 322 akcí ve výši 940,371 mil. Kč. S letošními výdaji,

byť zatím jen částečnými, byla hranice jedné miliardy už výrazně překročena. Zejména je potřeba vyzvednout finanční pomoc malým obcím a městům, které díky státní pomoci začaly budovat síť bezpečných cyklostezek, a to nejen v obcích, ale zvláště mezi nimi. Díky tomu mohli jejich obyvatelé začít bezpečně jezdit na kole do práce, do školy apod., mimo frekventované silnice I., II. a III. třídy. Tuto skutečnost přitom nelze brát na lehkou váhu. Provoz na našich silnicích v posledních letech významně vzrostl a pohybovat se na nich je často hra o život.

Problém je v tom, že lidé, kteří v obcích žijí, zejména děti a senioři, používají kolo jako svůj jediný dopravní prostředek a dopravovat se mezi obcemi na kole je jejich jedinou možností. Pokud musejí jet po silnici, tak to bývá často velký problém. Symbolem vyjadřujícím smysl této podpory tak může být smrt dítěte z roku 1999 mezi obcemi Majetín a Brodek u Přerova na Olomoucku. Po této tragické události se zasadili starostové všech obcí v okolí o rozvoj budování cyklostezek v daném regionu, a to dokonce ještě žádný SFDI neexistoval. Často se v médiích diskutuje o následcích nehod cyklistů, vymýšlejí se různá opatření (helmy, vesty apod.), ale už málo se debatuje o příčinách – na bezpečnou síť a dopravní obsluhu území pro cyklisty se zapomnělo. Na webových stránkách www.cyklostrategie.cz je uvedena řada pozitivních příkladů takových cyklostezek (např. cyklostezka Štarnov–Šternberk nabízí cyklistům alternativu k silnici I/46, cyklostezky kolem silnice I/11 zase slouží obyvatelům Třebechovic pod Orebem, Týniště nad Orlicí a Kostelce nad Orlicí, a tak bychom mohli pokračovat).

V každém případě je rozmach výstavby cyklistických stezek v posledních letech nutné spojovat také se Strukturálními fondy EU. S cyklistickou tematikou je k 25. 1. 2010 prozatím evidováno 144 schválených projektů. Výše podpory činí dosud 2,32 miliardy korun a celkové náklady dosáhly již výše 2,64 miliardy korun. Pokud k tomu ještě připočteme DPH, tak se dostáváme zatím k závratné výši 3,1 miliardy korun.

C. Budoucnost aneb Kam bude dále kráčet podpora cyklistické dopravy?

Údaje o finanční podpoře a počtu nových cyklostezek mohou vést k optimismu, ale opak je pravda. Pokud se vrátíme zpět k významu cyklostezek z hlediska jejich dopravní funkce, tak je třeba optimismus značně mírnit. Ve spojení s automobilovou či železniční dopravou dokážeme pochopit slova „rychle, plynule, pohodlně a bezpečně“, ale na cyklistickou dopravu se to již nevztahuje, i když právě tyto principy by měly být ctěny dopravním plánováním i ve vztahu k jízdám kolům v našich městech. Máme zákon, vyhlášku, technické podmínky a normu, které vytvářejí relativně dostatek prostoru pro výraznou podporu cyklo dopravy v našich městech. Jenže když ta města navštívíme, tak zjistíme, že až na světlé výjimky těch našich 1600 km cyklostezek nevytváří žádnou smysluplnou síť cyklotras a stezky jsou často na hranici použitelnosti či za ní. Zjednodušeně: cyklista se nemůže dostat rychle, plynule, pohodlně a bezpečně z bodu A do B. Ať si každý udělá průzkum ve svém městě a změří si, kolik metrů ujede na svém kole, aniž by narazil na jedinou bariéru. Dopravní a územní městské plánování musí tedy nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola bez zbytečných objížďek a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklo doprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Výchozím bodem je zapojit do věci urbanisty vyzbrojené politickou vůlí, kteří položí důraz na zpřístupnění veřejných prostorů i pro kola. Tento princip by se dal popsat i takto: „Myslete, jak projektovat a koncipovat moderní město tak, aby dalo lidem možnost jezdit na kole celý život a prospívat tak jejich vlastnímu zdraví i životnímu prostředí.“

Budoucnost je v plnohodnotné integraci cyklo dopravy do:

- způsobu uvažování a tvorby prostoru (tj. veškerých procesů přípravy a realizace),
- plošného řešení dopravní obsluhy.

D. Hledání inspirací a dobrých příkladů

Mnohé změny by nešly uskutečnit, pokud by stát nechtěl řešit legislativní opatření spojená s podporou cyklistické dopravy. Dobrou zprávou je, že současná vláda ČR má tento bod zakotven ve svém programovém prohlášení. První vlastnovkou těchto změn je, že dne



Bern – procyklistická opatření jsou téměř na každém „rohu“



Bern, hlavní nádraží a jízdní kola, nerozlučitelné a přirozené spojení

14. 9. 2010 vstoupila v platnost vyhláška ministerstva dopravy 247/2010 Sb., která mimo jiné zavádí nové dopravní značky pro cyklisty. Vyhláška č. 247/2010 Sb. mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška byla uveřejněna ve Sbírce dne 30. srpna 2010 (pozn. red.: Blíže o dané problematice pojednává příspěvek z předminulého čísla).

Nyní se ministerstvo dopravy zaměřuje na přípravu pracovních podkladů **pro návrh novelizace zákona č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Pokud tedy dojde k dalším procyklistickým legislativním změnám, pak už musí být strůjcem dalšího „šťěstí“ jen samotná města.

Například Pardubice si uvědomují, přestože jsou nejcyklističtější městem v ČR, že pozici cyklistů v dopravě je třeba výrazně zlepšit. V Pardubicích bylo přijato několik opatření na zvýšení prostupnosti území pro cyklisty, zejména se jedná o zobousměrňování jednosměrných ulic. Jsou připravována i další opatření na zvýšení plynulosti cyklistické dopravy. Plynulost cyklistů je totiž v současnosti omezována systémem nenavazujících stezek pro pěší a cyklisty, které jsou pro další masivní rozvoj cyklo dopravy zcela nevyhovující. Pardubice doufají v úspěch své žádosti do Evropských strukturálních fondů, který by umožnil

zřízení pozice městského cyklokoordinátora, vytvoření plánovacích podkladů, implementaci pilotních opatření a v neposlední řadě i realizaci kampaní pro veřejnost. S trochou štěstí a dobré vůle politiků by se tak město mohlo stát výrazným cyklistickým střediskem v evropském kontextu a národní cyklistickou laboratoří v České republice.

Další „vycházejí hvězdou“ může být město Brno, kde byl schválen generel cyklistické dopravy. Jeho součástí je i jmenování nového cyklokoordinátora. Stal se jím zpracovatel generelu dopravní projektant Adolf Jebavý. Jeho úkolem je zejména ovlivňovat a koordinovat dopravní stavby a iniciovat nová dopravní opatření pro cyklisty. Nový cyklokoordinátor by stejně jako pracovníci odboru územního plánování měl zasahovat do přípravy dopravních staveb a značení pro cyklisty. Aby se jihomoravská metropole stala vstřícnějším k cyklistům, bude potřebovat bezpečné a rychlé koridory pro cyklisty. Ty mohou být vytvořeny i s malými náklady třeba vytvořením cyklopruhů v hlavním dopravním prostoru. V každé dopravní stavbě se bude myslet na to, zda se místem budou pohybovat cyklisté a zda pro ně bude navrhované řešení bezpečné. Brněnský cyklokoordinátor bude pracovat pro město na smlouvu s danými pravomocemi. Funkce cyklokoordinátora může být dobrou inspirací pro mnohá další města.

Brno zde nebylo citováno náhodou. Často je slyšáno z mnoha stran, že Česko se nikdy nemůže srovnat s Dánskem či Nizozemskem. Není to pravda! Jsou přece regiony, kde tyto

možnosti máme – třeba v Pardubicích. Ale pak jsou zase jiné regiony, kde je opravdu reliéf poněkud kopcovitější, třeba v Brně. Pak tedy srovnávejme Brno s jinými městy, například švýcarskými. Bern, Curych nebo Luzern mohou inspirovat dopravní odborníky v tom, že za málo peněz lze hodně udělat. Švýcaři totiž dokáží velmi úspornými opatřeními vhodně regulovat dopravu tak, aby pohyb po městě byl bezpečný a pohodlný.

V případě cyklo dopravy často postačí velmi jednoduchá řešení, která v první řadě upozorňují na prostor, ve kterém se lidé na jízdních kolech běžně pohybují a vyskytují. Nyní jsou švýcarská města přívětivá především pro tzv. poklidnou dopravu, a to se odráží v kvalitě života. Jsou to klidná města i za běžného pracovního dne. Součástí většiny hlavních městských komunikací jsou cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru se zvýrazněným pohybem křižovatkou. Stezku snad kromě území kolem řek ve městech neuvídíte ani jednu. Překvapí vás některá velmi jednoduchá řešení, která v první řadě upozorňují na prostor, ve kterém se cyklisté běžně pohybují. Když podobná opatření navrhnete v českém veřejném prostoru, vedou k nepochopení ani ne tak ze strany veřejnosti, ale především ze strany konzervativních dopravních odborníků.

Dalším zásadním prvkem městské mobility je velostation na hlavním nádraží v Bernu. Denně plně vytížený cykloterminál velostation je zajímavým spojením služby úschovy kola před nasednutím na vlak se servisem kol. Tento nezbytný prvek dopravní infrastruktury zde navíc našel pracovní uplatnění pro několik handicapovaných lidí. Vše se daří díky promyšlené koncepci prostoru a jeho dopravní obsluhy. Bez toho je výrazné zlepšení podmínek cyklo dopravy téměř nemožné.

Kolem sebe máme dostatek důvodů a možností jak podpořit cyklistickou dopravu. Stačí jen chtít a vědět, proč máme chtít.



V Bernu můžete jezdit bezpečně na kole v každém věku