

# Vize 25 pro města v teorii i praxi

Ing. Jaroslav MARTINEK

## Motto:

„Existuje zažitá představa, že plnohodnotné užívání jízdního kola ve městě zajistíme tím, že postavíme cyklostezky. Ale skutečně vhodné podmínky pro městskou cyklistiku nikdy nevytvoříme pouze pomocí několika tras v parcích, na nábřežích nebo kdekoli jinde, kde zrovna zbývá místo.“

profesor Gerd Axel-Ahrens  
z Technické univerzity v Drážďanech.



Foto: Ing. Radka Žáková

Právě motto profesora Ahrense vystihující stávající situaci u nás bylo inspirací pro loňský program národní cyklokonference. Hlavní téma VIZE 25 i nové metody integrovaného dopravního plánování tu představili zástupci Asociace měst pro cyklisty a zahraniční dopravní experti. Pardubice jako kolébka Vize 25 pak předvedly nejen za přednáškovým pultem, ale přímo v plenéru města, co dělají pro cyklisty. Představme si v kostce hlavní témata konference.

## VIZE 25

Právě když vloni na jaře v Pardubicích vyhodnocovali výsledky dopravního průzkumu, zrodila se myšlenka VIZE 25. Srovnání podílu jednotlivých druhů dopravy tu totiž nevykazovalo velkých rozdílů a Pardubice se tak mohou směle srovnávat s cyklistickými městy v Německu. Právě čísla ukazující, že všechny čtyři druhy dopravy, tedy veřejná, pěší, cyklistická a individuální automobilová vytvářejí v městském koláči podobně velké porce. Právě toto rozdělení se stalo podnětem ke vzniku Vize 25, tedy systému, kde



Foto: Ing. arch. Tomáš Cach

je všem složkám dopravy věnována stejná 25% pozornost.

**Vize 25** tak má ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny její druhy. V každém městě přitom může být výsledné optimální rozdělení dopravního koláče jiné v závislosti na velikosti města a jeho geografických podmínkách. A pokud město leží v rovinaté oblasti jako Pardubice, tak proč si nedat i konkrétní, měřitelný cíl, aby se v něm cyklistická doprava do roku 2025 podílela minimálně 25%

na celkové dělbě dopravní práce u cest do vzdálenosti 5 kilometrů.

## PRINCIPY INTEGROVANÉHO DOPRavnÍHO PLÁNování

Na konferenci byly představeny prostřednictvím tří zahraničních přednášek. Rakouský Graz, vzorové město v oblasti šetrné mobility, se řídí zásadou, že veřejný prostor ve městě patří všem druhům dopravy, a není určen jen pro automobily. V praxi to znamená, že kromě sběrných komunikací platí v celém Grazu maximální rychlost 30 km/hod., elektromobily mají parkování zdarma a ve městě je k dispozici 700 parkovacích míst pro jízdní



Foto: Ing. Radka Žáková



ní kola. Nejnověji navíc vedení města rozhodlo o tom, že použití městské hromadné dopravy bude bezplatné. Na konferenci již první den vystoupili se svými příspěvky i další zahraniční experti na cyklistickou dopravu. Účastníci se tak mohli seznámit v příspěvku Petera Dalose s dánsko-maďarskými zkušenostmi, poté i s holandskými zkušenostmi v podání Tona Dagerse. Ten se zaměřil na zdravý systém uliční hierarchie pro bezpečnou dopravu, ale zmínil i další možnosti šetrné městské mobility, jako je společné sdílení automobilů (carsharing), ale i skútrů, ba i kol. Hlavním cílem přitom je zvýšit nejen bezpečnost všech účastníků dopravního provozu a také zlepšit kvalitu života ve městě.

### BEZ PRŮZKUMŮ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ VE MĚSTECH SE NEOBEJDEME

Průzkumy dopravního chování poskytují velmi podrobnou a přesnou analýzu, jaké dopravní prostředky lidé volí a proč. Obvykle mají tyto průzkumy podobu dotazníkového šetření, které se provádí na vybraném vzorku obyvatel. Aby výsledky jednotlivých měření byly srovnatelné v rámci ČR i se zahraničními městy, je třeba postupovat podle přesné metodiky. První takové šetření podle mezinárodních standardů se v ČR uskutečnilo v roce 2012 a provedla ho města Pardubice a Uherské Hradiště. Hlavním výsledkem takového výzkumu je podíl cest uskutečněných jednotlivými druhy dopravy (modal split, modal share). Podle průzkumu mají Pardubáci excelentní dopravní chování. Pouze pro 35 % všech cest využívají osobní automobil. Ostatní cesty vykonají pěšky 25%, MHD 22% nebo na kole 19%. Toto téma přednášel cyklokoordinátor města Pardubic, Vojtěch Jirsa.

### ZÁSADY NOVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Přítomní se také mohli seznámit s novým územním plánem Pardubic. Jeho heslem je „Návrat do města“, čímž je myšleno kupříkladu vytváření podmínek k prostupnosti území pro pěší a cyklisty, nebo vytváření smíšených funkčních ploch včetně maloobchodů, nikoliv tedy pro nové hypermarkety, které generují právě nadměrnou automobilovou dopravu. Hlavní brzda v prosazování moderního systému městské mobility není v omezených rozpočtových zdrojích, ale ve způsobu myšlení. V ochotě přijímat nové trendy moderního urbanismu a dopravy. V odvaze zlidštit ulice zahlcené automobily a nasycené smogem z jejich výfuků. Integrované dopravní plánování v rovině územního plánu Pardubic představila Veronika Šindlerová. Vizí a mottom nového územního plánu je NÁVRAT DO MĚSTA - tím je myšlen návrat do ulic, náměstí, parků a ostatních veřejných prostorů města, návrat mezi běžné obyvatele a uživatele města, návrat k jejich každodenním potřebám.



Foto: Ing. Radka Žáková

### VIZE 25 A PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY

Komplexní i dílčí problémy dopravního systému jako jsou nedostatek parkování, překročená kapacita křižovatek apod. lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu zohledňujícím všechny způsoby dopravy. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup z dlouhodobého hlediska jediný možný. Řešením je plánování městské mobility, pro jehož naplňování je nutno vytvořit vhodné podmínky. To znamená zefektivnit dopravní politiku města, provést zhodnocení strategických plánů a uvést je do vzájemného souladu. Města mají k dispozici k těmto optimalizačním procesům Místní Agendu21 nebo závěry projektu QUEST, který se představil právě na této konferenci.

### PARDUBIKE – MARKETINGOVÁ ZNAČKA PRO PODPORU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

I když si to možná neuvědomujeme, i cyklistická doprava je určitý produkt.



Foto: Ing. Jitka Vrtalová

A my se ho snažíme dostat k lidem. Chceme, aby si ho kupovali, tedy aby jezdili na kole. Abychom dosáhli žádaného cíle, musíme potenciálního dopravního cyklistu motivovat. Právě proto potřebuje i cyklistická doprava marketing. Klíčovou složkou marketingu jsou kampaně. Pardubice například připravily pro Evropský týden mobility pouliční festival Město na Míru, jehož hlavním tématem byla změna dopravního chování. Na mnohých místech jste tak mohli potkat značku „ParduBIKE“, ať už u displeje sčítače cyklistů nebo na veřejné pumpičce, v barvách, které Pardubice již nyní používají, tedy červené a bílé. Jen koně ve štítu vystřídal kolo. Budování cyklistické infrastruktury a organizování cykloakcí patří ke standardu, který naše procyklistická města nabízejí, Pardubice ale nabízejí víc. Jdou do detailů. Vytvořili systém sčítání cyklistů na vybraných profilech cyklistické infrastruktury (jasná statistická data). Na jedné z páteřních tras může každý sledovat aktuální počet cyklistů, který místem v daný den a od začátku roku projel.



ParduBIKE

Anotace a prezentace příspěvků jsou dostupné na [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz)