

Česká města se budou moci učit, jak být přátelská k cyklistům

Ing. Jaroslav MARTINEK

Až donedávna bylo kolo v České republice vnímáno především jako sportovní nástroj a prostředek pro relaxaci a volný čas. V dnešní době však stále více obyvatel využívá kolo k dopravě za pracovními povinnostmi nebo zábavou, a to i ve městech, která nemají cyklistickou tradici. I když česká města mají rozdílné podmínky, pokud jde o vstřícnost k cyklistům, obecně postrádají celkovou koncepci rozvoje bezmotorové dopravy. Při hledání cesty jim může pomoci nový evropský projekt Central MeetBike, který právě startuje. Projekt je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován EFRR (www.central2013.eu).

Do práce jezdí na kole stále více lidí. Jak ukázalo poslední sčítání lidu z roku 2001, máme u nás i města, jejichž podíl cyklistické dopravy je srovnatelný s cyklistickými velmocemi, jako je např. Dánsko nebo Nizozemí. Každé město však má jedinečné podmínky a například rovinatá moravská města mají naprosto jiný potenciál než třeba hlavní město Praha.

V některých městech jezdí lidé tradičně, kolo je pro ně přirozený dopravní prostředek. Jinde zase cyklisté potřebují pomoc speciálními opatřeními, aby cyklot doprava měla stejný podíl (např. automatizované půjčovny kol, přeprava kol MHD zdarma apod.). Každé město však může



pro rozvoj cyklot dopravy něco udělat a právě aktivita měst může být jedním z hlavních měřítek jejich hodnocení.

Ve městech, která vsadila na podporu bezmotorové dopravy, jsou výsledky patrné na první pohled. Cyklistická doprava je především bezpečná a zdravá z důvodu fyzické aktivity cyklistů, je také cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé prostorové nároky. Evropské statistiky ukazují, že se vzrůstajícím podílem cyklistické dopravy klesá podíl vážných dopravních nehod, proto jsou země jako Nizozemsko a Dánsko pro cyklisty až 5x bezpečnější než třeba „necyklistická“ Itálie. Města s vyšším podílem cyklot dopravy také nemají takový problém s dopravními kolapsy a zácpami. Pod záštitou Evropské cyklistické federace (ECF) vzniklo před dvěma lety v Bruselu sdružení evropských měst, jejichž

společným cílem je dlouhodobá podpora cyklistické dopravy. Tzv. Bruselskou chartu již podepsalo na 57 měst, mimo jiné Budapešť, Krakov, Gdaňsk či Mnichov.

V současné době se připravuje česká obdoba tohoto mezinárodního sdružení, tzv. podpis „Uherskohradištské charty“ a to na Cyklokonferenci dne 31. 5. 2011 v Uherském Hradišti. Její autoři jsou si vědomi skutečnosti, že bez politické vůle a bez odbornosti nelze zlepšovat podmínky cyklot dopravy ani realizovat dostatek „osvícených“ pro-cyklistických opatření.

Cílem není, aby „Uherskohradištskou chartu“ podepsalo co nejvíce zástupců měst, ale její smysl je především v propojení těch, kteří se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy. Charta je má motivovat ke konkrétním krokům, ať vytvořením pozice cyklistického koordinátora, přihlášením se ke kontinuální aktiv-

ní podpoře cyklistické dopravy, či účastí na odborných seminářích zainteresovaných měst. Výsledkem závazku je aktivita města směrem k těm občanům, kteří chtějí jízdní kolo používat každý den k cestám po městě.

Smysl „Uherskohradištské charty“ je dále možno spatřit v těchto bodech:

- Lepší pozice zúčastněných měst při prosazování zájmů v oblasti cyklistické dopravy na společné národní úrovni než v případě dílčí „samostatnosti“
- Zajištění potřeb cyklot dopravy v územním plánování a politické podpoře
- Výměna zkušeností a know-how mezi městy
- Medializace a propagace cyklot dopravy
- Prestiž, posílení pozice a vlivu městských cyklokoordinátorů a cykloúřadů v rámci města i vně
- Soutěživost, motivace ostatních měst k aktivní podpoře cyklot dopravy a tím zvýšení celospolečenského zájmu o tento druh dopravy
- „Re-cycling“ jízdních kol do měst (návrát jízdních kol jako jednoho z přirozených dopravních prostředků do městského prostředí)
- Právo užívat označení „cyklistické město“

Proč tato iniciativa?

Většina opatření zaváděná v českých podmínkách jsou pouze dílčí a realizují se postupně. Je to však běžný postup i v jiných



podoborech dopravního inženýrství. I když jednotlivé technické prvky, jako například cyklopruhy či parkování pro cyklisty, jsou velmi důležité, podle architektů a urbanistů je hlavní výzvou pro česká města přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor. Vnímání potřeb cyklistů musí být zkrátka nedílnou součástí celkového dopravního řešení, tak jako se to postupně děje v celé Evropě.



Zástupci samospráv v některých městech se dnes soustřeďují hlavně na dostavbu silniční sítě s tím, že tak bude problém dopravy vyřešen a teprve pak se lze v klidu věnovat dopravě ostatní. To je ale běh na dlouhou trať, mnohdy trávající až 20 let. Potřeby obyvatel jsou však i jiné, než se pohybovat pouze automobilem. Výsledkem je jen hašení požárů. Chybí tu preventivní opatření. Stále u nás na všech úrovních přetrvává pasivní dopravní politika, kdy se dopravní návrhy silničních staveb přizpůsobují situaci vzniklé bohem automobilismu. Je třeba se přeorientovat na aktivní politiku a dopravu regulovat a řídit, ne se jí přizpůsobovat.

Inspirovat se můžeme v zahraničí: Vývoj, kterým prošla při budování svého dopravního systému západní města, dnes ozna-

čovaná jako cyklistická, měl vždy přibližně stejné fáze. Jak ukazují naše zkušenosti, česká města procházejí stejným vývojem. Zatímco v západní Evropě trval tento vývoj zhruba posledních 30 let, jinde stačila k vytvoření základní sítě pro bezmotorovou dopravu poloviční doba. Příkladem mohou být německá města, která měla před dvaceti lety výchozí pozici srovnatelnou s Českou republikou, jako například Drážďany či Lipsko. Po sjednocení Německa začala

obě města velmi rychle měnit svůj dopravní systém a výsledky jsou dnes viditelné na první pohled.

A právě přenos zkušenosti mezi městy čtyř států bývalého východního bloku je hlavním cílem projektu Central MeetBike. Česká města, a zejména ta, která podepíší „Uherskohradištskou chartu“, budou mít možnost se inspirovat speciálním programem „German Bicycle Academy“ (Fahrradakademie), který je základem vzdělávacího programu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy Německa. Ta obsahuje nejen zásady strategického a dopravního plánování, ale i celou škálu konkrétních nástrojů podpory cyklistické dopravy.

AUTOŘI FOTOGRAFIÍ:

Tomáš Cach a Květoslav Syrový

■ Projekt Central MeetBike (3CE343P2) je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován ERDF. Projekt Central MeetBike je společným dílem polsko-česko-slovenského partnerství. Zkušenosti z německých měst mají být aplikovány v partnerských státech a jejich vybraných pilotních městech. Za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., a města Pardubice a Uherské Hradiště, za Slovensko Výzkumný ústav dopravní v Žilíně a města Žilina a Prešov, za Polsko nezisková organizace PSWE a města na severu země Tczew a Gdaňsk a za Německo Technická univerzita v Drážďanech a města Lipsko a Drážďany.

UHERSKOHRADIŠŤSKÁ CHARTA

Jaké jsou přínosy cyklistické dopravy?

Příjemnější a bezpečnější život ve městech, efektivnější městská mobilita, úspora finančních prostředků, podpora místního podnikání, zdravější prostředí pro obyvatele i návštěvníky, méně problémů s dopravními zácpami, méně hluku, čistší vzduch, snížení negativních vlivů na klimatické změny v lokálním i globálním měřítku, úspora neobnovitelných přírodních zdrojů, udržitelný cestovní ruch a veřejný prostor jako místo setkávání lidí.

U příležitosti Cyklokonference 2011 v Uherském Hradišti se níže podepsaná města zavazují, že budou vědomě usilovat o:

- Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
- Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- Odstraňování bariér cyklistické dopravy
- Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol
- Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce
- Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům
- Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky

Pro dosažení určených cílů město ustanoví cyklistického koordinátora (nebo též cyklokoordinátora)¹, který bude mít silný politický mandát² a jehož pracovní náplní bude mimo jiné:

- a) Koordinace interní městské pracovní skupiny „Cyklistická doprava“ (úzká spolupráce s odpovědnými a dotčenými odbory státní správy, samosprávy a s dalšími partnery jako jsou např. policie, konzultační a odborná centra, architekti, projektanti, neziskové organizace a iniciativy působící ve městě, atd.)
- b) Plnění zřetelně definovaných úkolů, stanovených na základě rozhodnutí Rady města nebo Zastupitelstva města (příloha této charty obsahuje výčet potenciálních opatření, které by mohl cyklokoordinátor vykonávat)
- c) Příprava podkladů pro Radu města a Zastupitelstvo města, ve kterých bude mimo jiné navrhován dostatečný rozpočet na finanční podporu cyklistických opatření (tzv. hardware), včetně propagace a dalších „měkkých opatření“ podpory cyklistické dopravy (tzv. software)
- d) Úzká spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora a s dalšími městskými cyklokoordinátory (účast na workshopech a konferencích k cyklo dopravě, pravidelné aktualizace informací o městě, které budou zveřejňovány na www.cyklostrategie.cz)

Signatáři této charty také vyzývají authority na všech úrovních České republiky, aby silně podporovaly cyklistickou dopravu a začlenily ji do všech oblastí politiky (zdraví, územní plánování, městská správa/vedení města, ekonomika, mobilita a doprava, školství, volný čas, sport, turistika), v souladu s platnými strategickými dokumenty, především Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy.

31. 5. 2011, Uherské Hradiště

¹ Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činnosti, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace. Každé město zvolí, kolik % pracovního úvazku mu bude stanoveno pro cyklistiku. Tento podíl se může pohybovat v rozmezí 20–100 %. Případně se může jednat o externího pracovníka.

² Zkušenosti naznačují, že bez silné politické vůle ke změnám a podpory cyklistické dopravy je činnost cyklokoordinátora skoro až zbytečná. Každé město by proto mělo mít svého „cyklopolitika“, který bude dbát nad realizací jednotlivých opatření.



Máte zájem se připojit k této chartě? Napište nám – jaroslav.martinek@cdv.cz