



Kudy dál s bezmotorovou dopravou?



„Lidská představivost má ohromnou sílu. Rozum posune člověka z A do B. Představivost tě dostane kamkoliv.“ Výrok Alberta Einsteina se skvěle hodí na úvod dnešního článku o životním stylu Čechů. Zkusme si tedy na chvíli hrát s představivostí. A nebojte se, pořád zůstaneme nohama na zemi.

Cyklisti a pěší doprava na programu vlády?!

V naší malé hře se tedy posuneme do roku 2030, kdy je čerstvě po parlamentních volbách a nová česká vláda zveřejňuje svůj program. Jeho součástí je návrh zákona o udržitelné dopravě. Nová vláda si dává cíle pro zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy na 40 % do roku 2050. Vyzývá města a obce k podobně ambiciózním závazkům.

Česká republika se zavazuje, že bude investovat minimálně 10 Kč na osobu za rok, aby zvýšila atraktivitu především pěší a cyklistické dopravy. Vláda slibuje, že v následujících pěti letech investuje celkem 2,5 mld. Kč do výstavby sítě páteřních tras pro bezmotorovou dopravu.

Stát podpoří program zaměřený na bezpečné cesty do škol. Vláda uspořádá velkou národní osvětovou kampaň směrem k atraktivnosti a lepšímu obrazu pěší a cyklo dopravy, a v souvislosti s tím také na plánování udržitelné městské a regionální mobility. Stát učiní takové kroky, které omezí tranzitující dopravu ve městech a obcích.

Stát podpoří programy na rozšíření nákladních kol a elektrokol, které by společně mohly nahradit část vozového parku v organizacích, přičemž veřejná správa půjde příkladem. Nákup těchto dopravních prostředků podpoří stát dotačními programy. Na národním cyklistickém summitu

vystupuje český prezident a slibuje, že osobně bude využívat šetrnou dopravu.

Ptáte se, co má společného cyklistika a chůze s udržitelností a proč by se měly dostat do hledáčku vládních programů? Vraťme se tedy do roku nula, do naší současnosti a podívejme se společně na několik souvislostí.

Podpora pohybové aktivity

Stále dokola slyšíme, že naše společnost má problém s pohybem, nebo spíše s jeho nedostatkem. Nemoci tzv. „životního stylu“, jako jsou hypertenze, ischemické choroby srdeční, mrtvice, cukrovka, rakovina prsu a tlustého střeva, případně deprese, patří ke skutečným zabijákům. I když nedostatek pohybu je jen jedním z činitelů, dá se jeho vliv přesně vyčíslit. A lékařské statistiky jsou nemilosrdné. Nedostatek fyzické aktivity má na svém kontě více obětí než druhá světová válka, a to ve srovnatelném časovém období.

Co data říkají o českých dětech? Ty sice sportují, přesto ale mají nedostatek pohybu. Proč tomu tak je? Odpověď se skrývá v našem životním stylu. I když sportovní kroužky jsou určitě přínosem, mnohem větší váhu a také delší čas zabere cesta do školy a ze školy, možnost aktivních přestávek, povinnosti spojené s venčněním pejsků a další. Pokud navíc rodiče vezou dítě na kroužek autem, stráví tím možná stejnou dobu, jako je samotná délka kroužku.

Jak to ale udělat prakticky, aby se uvedený problém neprohluboval, ale naopak řešil? Vybavuje se mi odpověď maminky z jednoho moravského města na otázku, proč její děti nejezdí do školy na kole, když to mají kousek: „Bojím se je pustit. Pokud nepojedou celou dobu pomalu po chodníku, tak není kudy.“ Kampaně pro zvýšení pohybu fungují, ale jen pokud jdou ruku v ruce s výstavbou bezpečné infrastruktury.

Francouzská vláda proto už před dvěma lety oznámila, že země má v plánu zvýšit podíl cyklistů v dopravě na víc než trojnásobek. K dosažení tohoto cíle má pomoci víceletý plán na výstavbu kvalitnějších cyklostezek, finanční pobídky pro ty, kdo na kole dojíždějí do práce, a také opatření proti krádežím jízdních kol.

Pro lepší pocit, pro lepší prostředí

Česká republika je známá mezi jiným popularitou cykloturistiky. Podle posledních čísel agentury CzechTourism jezdí 72 % populace ČR alespoň někdy na kole na cyklovýlety. A není to jen proto, že při cestách na kole, podobně jako veřejnou dopravou a pěšky, nadýcháme méně škodlivých látek než při cestě autem.

Podle údajů Světové zdravotnické organizace (WHO) přitom umírá v České republice pětikrát více lidí na znečištění ovzduší než na následky dopravních nehod. Motorová vozidla vypouštějí do ovzduší znečišťující látky jednak v podobě výfukových plynů a jednak v podobě prachových částic po-



cházejících z otěrů pneumatik, brzdového obložení a vozovky. Kromě toho doprava negativně ovlivňuje kvalitu ovzduší opakovaným zvržením již usazených prachových částic v bezprostřední blízkosti komunikací.

Velká Británie nebo Rakousko už experimentují s omezováním motorové dopravy v okolí škol. Podle některých zdrojů rutinní „mamataxi“ prudce zvyšuje množství emisí, které děti vdechují. Jak upozorňuje jedna studie, úroveň znečištění tak může stoupnout až o 50 procent. Myšlenka na „mikrodovolenou“, kterou představuje každodenní dvacetiminutová cesta do práce nebo do školy pěšky či na kole, je tak stále lákavější. Lidé, kteří to vyzkoušeli, mohou potvrdit účinky zažité na vlastní kůži. Lepší výkonnost, méně nemocí a celkově lepší pocit.

Bezpečnost

Podle statistik Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) počet úmrtí na silnicích postupně klesá, ve městech ale daleko pomaleji než jinde. Stále platí, že v Česku nás dopravní nehody stojí denně 216 milionů korun.

Ve většině evropských měst jsou nejohroženější ti, kdo používají způsoby dopravy, které jsou nejméně rizikové pro ostatní účastníky provozu, tedy jezdí na kole a chodí pěšky. Co můžeme udělat, aby silnice ve městech byly bezpečnější pro všechny, a nejen pro ty, kdo sedí v autech vybavených nejmodernějšími technologiemi?

Německo například přichází s novelou silničního zákona, díky které chce dosáhnout větší bezpečnosti chodců a cyklistů na silnicích. Zpomalení kamionů při odbočování v křižovatkách, vyšší tresty za parkování v prostoru cyklopruhů, zákaz předjíždění jednostopých vozidel v některých ulicích nebo tvrdé vymáhání „uličky“ pro záchranáře – to jsou jen některá z nových pravidel, která by měla začít platit v letošním roce.

Ve Francii zase parlament schválil vloni v listopadu novou koncepci mobility zákonem, který je známý jako Loi Mobilités. Mezi jiným se do roku 2025 počítá s vytvořením alternativy k individuální automobilové dopravě na 100 % území. Součástí je také finanční podpora zaměstnanců dojíždějících do práce na kole nebo vytvoření legislativního rámce pro sdílenou dopravu (e-koloběžky, bikesharing apod.).

Pro silnější komunity

Pokud bychom se podívali na pohyb všech lidí během 24 hodin, uvidíme obrázek připomínající tak trochu hvězdné nebe. Jednotlivými „hvězdami“ jsou zde městské aglomerace, které na sebe mají navázána suburbia. Jsou to v podstatě venkovské komunity, často vzdálené víc než sto kilometrů od města a žijící v úzkém vztahu s ním. Ten se projevuje mimo jiné každodenní dopravou do zaměstnání, za vzděláním, nákupy, zdravotní péčí nebo volnočasovými aktivitami.

Délka cesty, kterou denně průměrný Evropan ujede motorovým vozidlem, se zvýšila z 30,4 km v roce 2000 na 32,6 km v roce 2016. Ve stejném čase není problém cestovat dále a častěji. Během posledních let se tak jednotlivé hvězdy stávají „zářivější“ a stahují k sobě větší území. Například zřetelně vidíme, že do Prahy se často dojíždí za prací z Kolína, Olomouce a dokonce Ostravy. Jak daleko a jakými prostředky budeme cestovat v budoucnosti?

Budeme vedle bidování rychlostních spojení mezi regiony dávat důraz také na komfortní spojení „na poslední míli“? Může být jízdní kolo dopravním prostředkem, který nám otevře příležitosti obstarat si naše potřeby v dostupném okruhu do 20 minut? A může územní plánování vzít v úvahu nemotorovou dopravu jako podmínku pro posílení místních komunit?

Měníme sny ve skutečnost

Na úvod tohoto článku jsem vás pozvala k malé hře s fantazií. Mnohým lidem dnes může připadat obrázek politiků, kteří na jednání přijíždějí na kole, jako fantastická představa.

Ale podívejme se jen pár kilometrů za naše hranice. V metropoli sousedního Rakouska, Vídně, se začátkem března bude konat Národní cyklistický summit. Přijede na něj mimo jiné rakouský prezident a také náměstek primátora Vídně pro udržitelnost.

Ale i český stát má mnoho užitečných a pokrokových strategií. Resort zdravotnictví už v roce 2014 dostal Národní strategii ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, známou jako program Zdraví 2020. Doprava zase pracuje s Ná-

rodní strategií bezpečnosti silničního provozu, která se pravidelně sleduje a aktualizuje. Celá řada dokumentů vznikla k ochraně životního prostředí. Hlavním zastřešujícím dokumentem je Státní politika životního prostředí a tématu mobility se týkají programy na zlepšování kvality ovzduší. Několik z posledních kroků najdeme třeba v usnesení vlády České republiky č. 502 z 8. července 2019, které hovoří o závěrech z Dialogu o čistém ovzduší (takzvaný Clean Air Dialog). Možná není na škodu občas si připomenout, že existují užitečné dokumenty, které mohou ukázat směr.

Co je tedy potřeba, abychom mohli podobně jako v okolních zemích převádět užitečné strategie do každodenního života? Fakta a čísla známe, stačí začít podle

Podíl Čechů vyrážejících na cyklovýlety:
min. 72 %



nich jednat. Pokud se dnes připravuje Investiční národní plán, proč nežádat o speciální kolonku v rozpočtu na bezmotorovou dopravu? Nejde už o fantazie, máme k dispozici konkrétní podklady a vyčíslení nákladů ze strany krajů a měst.

Na rozhodujících místech se dnes často nacházejí lidé s dlouhodobou vizí, kteří vnímají souvislosti i mimo svůj úzký okruh resortu. A konečně, vedení měst stále častěji dává zelenou novým trendům v dopravě. A zároveň se tito lidé stále potýkají s resortismem, tradičním vymezením kompetencí, s vnímanou podřadností bezmotorové dopravy. Stačí si jen položit poslední otázku: Jakou hodnotu mají pro vás informace o aktivní mobilitě s vazbou na klima, bezpečnost a veřejný prostor? ■

AUTORKOU TEXTU JE
Ing. Jitka Vrtalová
z Partnerství pro městskou mobilitu
jitka.vrtalova@email.cz
www.dobramesta.cz

