

# Možnosti nemotorové dopravy ve městech

---

## Úvod

Jak je možné v budoucnu zamezit neustálému přibývání osobních automobilů ve městech a s ním spojenému masivnímu znečišťování ovzduší, vysokému hluku a neustálým zácpám? Popularizování různých způsobů nemotorové dopravy a zvyšování přívětivosti města k jejich užívání je dlouhá, spleťtá cesta, na jejímž konci však může být značně čistější a klidnější město. Na následujících řádkách se čtenář seznámí se všemi výhodami a nevýhodami jednotlivých způsobů alternativního přepravování, s problematikou jejich implementace i s cennými zkušenostmi ze zahraničí.

## I. Cyklistika

Jízdní kolo může ve městech fungovat například jako prostředek pro dopravu do školy nebo do práce. Jen zvýšením podílu cyklistické přepravy lidí do zaměstnání by masivně ubylo osobních automobilů ve městech. Až 40% z veškerých jízd v evropských městech je uskutečňováno za účelem transportu na trase domov – práce a naopak.<sup>1</sup> (Dekoster, Schoellaert, 2000, s. 9). V celé Evropě se podíl cyklistů na dopravě do zaměstnání postupně zvyšuje a v některých městech (např. Amsterdam, Basilej, Cambridge, Ferrara) se pohybuje dokonce mezi 20 - 30%<sup>2</sup> (Dekoster, Schoellaert, 2000, s. 27 - 32). V Praze je to kolem pouhých 2%<sup>3</sup> (NaKole.cz, 2009), v jiných českých městech (např. Pardubice, Uničov) je situace srovnatelná s Evropou. Je tedy jízdní kolo vhodným prostředkem pro dopravu po městě?

### *Pozitiva:*

- nulové znečištění životního prostředí<sup>4</sup>
- minimální náklady na provoz
- bezhlučnost
- přínos pro zdraví
- obratnost a přizpůsobivost v dopravě

### *Negativa:*

- časová náročnost na delších trasách (delší trasa je individuální pojem, obecně řekněme např. více jak 7 km)
- značně nekomfortní v zimě nebo za deště
- téměř nulový nákladový prostor

---

<sup>4</sup> Doprava je v dnešních městech majoritním znečišťovatelem životního prostředí, ve shodě s tímto faktem hodnotí celých 93% měst jako problém negativní vlivy dopravy na životní prostředí. Kongesce, tedy dopravní zácpy, trápí podle dotazníku 60% českých měst. Celkovou dominanci automobilové dopravy a s ní související snižování kvality a atraktivity městského prostředí považuje za problém 63% měst (Galatík, 2007).

Je tedy patrné, že použití jízdního kola by bylo ideální pro každodenní cestu do práce nebo do školy. Jak je to ovšem s poptávkou po cyklistice ve městech? 58% lidí tvrdí, že by jezdili na kole častěji, kdyby k tomu bylo město lépe vybaveno<sup>5</sup> (Dekoster, Schoellaert, 2000, s. 21). Stálo by tedy za to tento zájem ještě podpořit a investovat do systémů Bike sharing, Bike&Ride, či zavádět další pruhy pro cyklisty.

Doprava jízdními koly v kombinaci s veřejnou dopravou se pak nabízí jako řešení cílů programu CarFree Cities, jehož základní vizí je nahrazení osobních aut ve městech stejně účinnou, ale ekologičtější alternativou. Má, ne úplně utopická, představa budoucího velkoměsta zahrnuje rozsáhlé parkovací prostory, situované na vnějším okraji města a centrum, které by bylo přístupné pouze vozům veřejné dopravy, zdravotních a bezpečnostních složek, zásobování a osobním automobilům obyvatel města. Přemísťování v rámci města by bylo uskutečňováno právě kombinací dopravy veřejné a individuálního přepravování pomocí jízdních kol. Předpokládejme dva základní případy, které mohou nastat:



V prvním případě lze použít vlastní jízdní kolo, ale jak vyřešíme jeho bezpečné uložení na stanici nebo zastávce? A jak v případě druhém docílit toho, že budeme mít k dispozici bicykl tam, kde vystoupíme z prostředku veřejné dopravy? Na řešení těchto problémů lze uplatnit následující systémy a moderní trendy dopravního plánování, o kterých jsou česká města, podle průzkumu Centra dopravního výzkumu, velmi málo informovaná<sup>6</sup> (Galatík, 2007).

### a) Systém Bike&Ride

Základním smyslem systému je umožnit cyklistům bezpečné uložení jejich kol v místě stanice veřejného dopravního prostředku. O Bike&Ride se mluví převážně ve spojení s železničními zastávkami, na kterých se zařizují velké odstavné prostory pro desítky kol. Namátkový průzkum ukázal, že v České republice je vybavení v duchu tohoto systému velmi slabé v porovnání s Německem, kde se 15% uživatelů železniční dopravy přepravuje na nádraží jízdním kolem, nebo s Nizozemím a Dánskem, kde je to dokonce 30%<sup>7</sup> (Martinek, 2008).

Odstavné prostory mohou být zastřešené, nezastřešené, kola v nich poskládaná do jedné nebo více řad, vedle sebe, proti sobě, atd. Nejdůležitějšími aspekty při posuzování účelnosti stojanů na jízdní kola jsou ale bezpečnost a univerzálnost. Cyklostojan by měl být pevně připevněn k zemi, objímat bicykl v místě rámu (zamykání za přední kolo není bezpečné) a měl by samozřejmě odolat jak hrubé síle, tak vlivům času a počasí. Z hlediska univerzálnosti je nutné, aby do stojanu mohlo být uloženo jízdní kolo jakéhokoli typu. Je potřeba počítat s širokými kotoučovými brzdami horských kol i s neobvyklými tvarováními rámu kol městských.

Dostupnost tohoto systému pro všechny cyklisty je jeho velkou výhodou. Bike&Ride umožňuje lidem velmi bezpečné a všude dostupné uložení jízdního kola.

## **b) Systém Bike sharing**

Sdílení kol má za cíl zpřístupnit cyklistickou přepravu lidem, kteří nemají v danou chvíli kolo k dispozici. Celý systém je vlastně jakousi půjčovnou městských kol, roztroušenou po městě, s možností si půjčit (zdarma nebo za poplatek) kolo na jednom místě a vrátit ho na místě jiném. Výhoda ovšem spočívá v jednoduchosti a rychlosti procesu půjčení, kterou umožňují speciální stojany.

*Úspěch této koncepce byl prokázán např. v Lyonu, Paříži, Mnichově a Barceloně, kde byly zavedeny velké a automatizované cyklopůjčovny nabízející obyvatelům tisíce veřejných kol<sup>8</sup> (Martinek, 2008).*

Bike sharing je v kombinaci s veřejnými dopravními prostředky ideálním systémem přepravy ve městech. Kouzlo této integrace spočívá v tom, že umožňuje lidem například dopravit se autobusem z předměstí do centra, tam nasednout na kolo, téměř kamkoli (záleží na hustotě rozložení stojanů) na něm dojet, poté bez problémů pokračovat pěšky a stejným způsobem zahájit odkudkoli návrat.

Za použití této služby je možné platit různými způsoby. Některé systémy umožňují použít k zaplacení zákaznické karty, které fungují i v městských veřejných dopravních prostředcích. Tato možnost se zdá vhodná pro obyvatele města a časté uživatele systému Bike sharing. Pro turisty a ostatní lidi, kteří nepoužívají tuto službu pravidelně, je vhodná možnost rychlé internetové registrace a platby pomocí mobilních telefonů. Pokud je půjčování kol zdarma, stačí tedy pouze přístup k internetu. To činí, vzhledem k všudypřítomnosti internetu ve větších městech, tuto službu dostupnou opravdu každému.

## **c) Prostor a bezpečnost**

Samozřejmě hlavní podmínkou pro fungování všech výše zmiňovaných systémů a používání jízdního kola ve městě je dostatek prostoru pro cyklisty ve formě oddělených jízdních pruhů, které poskytnou bezpečné a rychlé přesuny. Navíc větší vstřícnost k cyklistům a zvětšování jejich prostoru nemusí nutně vést ke zneprůjemňování života ostatním motoristům. Ve městech se nacházejí vozovky, které jsou příliš široké a umožňují automobilům jízdu vysokou rychlostí a chodcům ztěžují přecházení. Zúžením těchto vozovek se utvoří místo pro cyklisty a prostor pro motorová vozidla tím neutrpí<sup>9</sup> (Dekoster, Schoellaert, 2000, s. 21). Nově vzniklé speciální pruhy pro jízdní kola mohou být odděleny od zbytku vozovky jednoduchou, nepřerušovanou čarou nebo být, pro vyšší výraznost, barevně odlišeny od zbytku vozovky. Tak či tak, toto řešení je spojeno jen s minimálními náklady.

Další možnost rozšíření prostoru pro cyklisty, je povolit jim užívání autobusových pruhů. Toto řešení má mnoho zastánců i odpůrců. Jsou aktivisté, kteří jej preferují před cyklistickými cestami a jiní naopak protestují, že jsou neustále v těsné blízkosti autobusových výfuků<sup>10</sup> (Vélocité, 2005). Na určitých místech ale může jít, vzhledem k nedostatku místa na zbudování

samostatných pruhů, o zdaleka nejelegantnější řešení. Ušetřit čas cyklistům a tudíž i dosáhnout vyššího používání jízdního kola, jako plnohodnotného dopravního prostředku, lze také zpřístupněním různých jednosměrných komunikací pro cyklisty nebo sdílením prostoru v pěších zónách apod.<sup>11</sup> (Růžička, 1995).

Právě v době psaní článku (září/říjen 2010) byla v ČR podle nové vyhlášky 247/2010 Sb. zavedena například dopravní značka „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ či „Piktogramový koridor pro cyklisty“. Jedním z prvních měst, kde tato vyhláška našla využití, byly Pardubice, které jsou z hlediska přívětivosti k uživatelům jízdních kol jedním z nejpokrokovějších měst v Čechách. Z evropských metropolí se můžeme nechat inspirovat např. Berlínem. Je vidět, že všude, i tam kde je místa nedostatek, lze najít řešení a umožnit cyklistům volný a bezpečný průjezd. Stačí cca 1 metr široký, dobře (barevně) rozeznatelný pruh, který ubíhá u kraje vozovky nebo po chodníku, v závislosti na prostorových podmínkách.

Co se týče bezpečnosti cyklistů, může být problémem fakt, že jízdní kola mají daleko užší pneumatiky, než ostatní městské dopravní prostředky, a proto jsou náročnější na povrch, po kterém se pohybují. Pády a zranění mohou být způsobeny ztrátou kontroly při jízdě po kamenných kostkách, či zapadnutím předního kola do mřížky od kanálu. Takovéto nehody mohou být velmi nebezpečné z důvodu blízko projíždějících automobilů.

## II. Ostatní způsoby nemotorové dopravy

### a) Pěší doprava

*V České republice dosud nebyla pěší doprava považována za legitimní součást celého dopravního systému. Opomíjení systému pěších cest vedlo k takovému rozvoji ostatních druhů dopravy, který vytvářel pro chodce stále nové bariéry. Prostupnost města pro chodce a pěší dostupnost příměstské rekreace je přitom významným ukazatelem kvality života i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru<sup>12</sup> (Staňková, 2008).*

Pěší doprava je ovšem, i přes svou nízkou prostorovou náročnost, ve většině měst stále více utlačována a místa pro chodce ubývá na úkor parkovacích míst, reklamních stojanů a houstnoucí sítě komunikací pro motorová vozidla. Nekonečné čekání na semaforech, únavné proplétání po úzkém chodníku a nevlídné prostředí tak činí z každého kroku nutné zlo, které musí člověk překonat, chce-li tento způsob dopravy použít.

Těžko lze měnit návyky dnešní uspěchané společnosti, ale zkvalitněním prostoru pro chodce by se pěší doprava mohla stát oblíbenější a vyhledávanější formou premisťování. V případě plánování nových příměstských částí je možné tento prostor rovnou utvářet, ale v již fungujících městských centrech téměř není možné, bez redukce prostoru pro motorová vozidla, najít další místo pro chodce.

## b) Kolečkové brusle & in-line

Využití kolečkových bruslí jako dopravního prostředku je, vzhledem ke zvyšující se popularitě jejich rekreačního užívání, další variantou nemotorové dopravy, spojující mnohé výhody cyklistické a pěší dopravy. Moderní brusle s odnímatelnými kolečky umožní jejich uživatelům vypořádat se s překážkami jednoduchou přeměnou bruslaře v chodce. Schopnost překonávat např. schody nebo nepevněný povrch je dnes pro bruslaře ve městě nezbytnou.

Tento způsob dopravy je dobrou alternativou pro jízdní kola a při zřizování pruhů pro cyklisty by bylo vhodné myslet na bruslaře a povolit jim, alespoň na některých místech, užívání těchto pruhů.

## Shrnutí

Je zřejmé, že k realizování všech výše zmíněných projektů by bylo potřeba obrovské množství peněžních prostředků i podpory a entuziasmu ze strany veřejné správy. Pomalu se přibližovat vzoru měst, která jsou přívětivá nejen k motoristům, je dle mého názoru nezbytné. Veškeré kroky, uskutečněné ve prospěch této koncepce, budou dalšími generacemi srdečně vítány a včasné jednání bude, z důvodu rostoucího znečištění ovzduší, mnohonásobně efektivnější.

## O autorovi

Lukáš Procházka je studentem Fakulty managementu VŠE v Jindřichově Hradci. Tam se, ve funkci pomocné vědecké síly prof. Jana Černého, zabývá problematikou managementu dopravy, zejména nemotorové. V poslední době věnuje zvláštní pozornost rozhodování veřejné správy o cyklistické dopravě.

## Seznam literatury

1 DEKOSTER, J.; SCHOELLAERT U. 2000. Cycling: the way ahead for towns and cities?, Lucemburk: Kancelář pro úřední publikace Evropských společenství, 2000, s. 9. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z www: <http://www.nakole.cz/images/clanky/e8/publikace-cyklistika-pro-mesta.pdf> ISBN 80-7212-197-9.

2 DEKOSTER, J.; SCHOELLAERT U. 2000. Cycling: the way ahead for towns and cities?, Lucemburk: Kancelář pro úřední publikace Evropských společenství, 2000, s. 27 - 32. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z www: <http://www.nakole.cz/images/clanky/e8/publikace-cyklistika-pro-mesta.pdf> ISBN 80-7212-197-9.

**5** DEKOSTER, J.; SCHOELLAERT U. 2000. Cycling: the way ahead for towns and cities?, Lucemburk: Kancelář pro úřední publikace Evropských společenství, 2000, s. 21. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z www: <http://www.nakole.cz/images/clanky/e8/publikace-cyklistika-pro-mesta.pdf> ISBN 80-7212-197-9.

**9** DEKOSTER, J.; SCHOELLAERT U. 2000. Cycling: the way ahead for towns and cities?, Lucemburk: Kancelář pro úřední publikace Evropských společenství, 2000, s. 22. [cit. 2010-06-16]. Dostupné z www: <http://www.nakole.cz/images/clanky/e8/publikace-cyklistika-pro-mesta.pdf> ISBN 80-7212-197-9.

**4** GALATÍK, J. 2007. Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR, Kapitola 2. [cit. 2010-04-15]. Dostupné z www: <http://www.cyklostrategie.cz/file/7-1-13-tym-nszm-sitova-spoluprace-mest-a-obci-v-oblasti-udrzitelne-a-bezpecne-dopravy/>.

**6** GALATÍK, J. 2007. Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR, Kapitola 2. [cit. 2010-04-15]. Dostupné z www: <http://www.cyklostrategie.cz/file/7-1-13-tym-nszm-sitova-spoluprace-mest-a-obci-v-oblasti-udrzitelne-a-bezpecne-dopravy/>.

**7** MARTINEK, J.; Podpora rozvoje cyklistiky v ČR. Brno : Centrum dopravního výzkumu, v. i., 2008 [cit. 2010-05-01]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklostrategie.cz/file/vyzkum11-metodika-cyklistika/>.

**8** MARTINEK, J.; Podpora rozvoje cyklistiky v ČR. Brno : Centrum dopravního výzkumu, v. i., 2008 [cit. 2010-05-01]. Dostupné z WWW: <http://www.cyklostrategie.cz/file/vyzkum11-metodika-cyklistika/>.

**3** NAKOLE.CZ. Pražští cyklisté - kdo jsou a co chtějí. Redakce NaKole.cz, 20.03.2009. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z www: <http://www.nakole.cz/clanky/490-prazsti-cykliste-kdo-jsou-a-co-chteji.html>.

**11** RŮŽIČKA, J. 1995. Řešení cyklistické dopravy v podmínkách České republiky. Český a Slovenský dopravní klub Brno. [cit. 2010-06-16]. Dostupné z www: <http://cde.ecn.cz/dokumenty/doprava/cyklcz.htm#2>

**12** STAŇKOVÁ, E. 2008. Město pro pěší. In Město pro pěší : Strategie rozvoje pěší dopravy. první vydání. Praha : Oživení, o.s., 2008. s. 5. [cit. 2010-06-22] Dostupné z WWW: <http://doprava.oziveni.cz/documents/mesto-pro-pesi-sbornik.pdf> ISBN 978-80-254-1391-3.

**10** VÉLOCITÉ. La complémentarité entre vélo et transport public. Vélocité : la revue du cycliste urbain. Janv. / fév. 2005, N° 79, [cit. 2010-07-18]. Dostupný z WWW: [http://www.fubicy.org/ancien\\_site/velocite/articles/velocite-80-tc&velo-1.pdf](http://www.fubicy.org/ancien_site/velocite/articles/velocite-80-tc&velo-1.pdf).