

■ **Ale automobilová doprava z měst nevy-
mizí, jak vše sladit tak, aby to fungovalo
a všichni byli spokojeni?**

Myslím, že vše může žít v dopravně udržitelné symbióze. Před městy stojí úkol, a to vytvořit plán udržitelné městské mobility. Některá města ho odsunují a říkají: na co nám takové plány budou dobré? Ale bez koncepčního a strategického materiálu se efektivní doprava ve městě nedá dělat. Pokud se města zaměří na udržitelnost, logicky budou vytvářet podmínky také pro aktivní dopravu (pěší a cyklisty) a klíčový prvek městské mobility ve větších městech, kterým je MHD. Nutností je také řešit parkování, kde je celá řada opatření, od parkování rezidentského, časového (bez zpoplatnění/zpoplatněné), budování systému parkovišť, jako jsou Park and Ride, Park and Go či Kiss and Ride až po zavedení inteligentních systémů, které auta navedou na volná parkovací místa. Je potvrzeno, že až 30 % aut při průjezdu městem hledá parkování. Dobrý informační systém o obsazenosti parkovišť řidičům pomůže. Opatření je celá řada, ale odrazovým můstkem by měl být dobře zpracovaný plán udržitelné městské mobility, dobrá osvěta a politická vůle.

■ **Asi bude nutná i regulace či restrikce
vůči individuální automobilové dopravě
(IAD), že?**

Bohužel ano, bez ní to nepůjde. Půjde například o vhodný systém zpoplatnění parkování, vytváření opatření typů pěší zóna, obytná zóna, zóna 30 km apod. Mluvíme zde o restrikci vůči IAD, ale přitom to primárně není namířeno proti ní. Osobní auta jsou neodmyslitelnou součástí dnešní doby a všemi opatřeními, o kterých mluvíme, se snažíme zajistit co největší bezpečnost a komfort cestujících, a tedy i těch, kteří potřebují či chtějí jet autem. A to tak, aby jeli bezpečně, nestáli ve frontách a měli pokud možno plynulý pohyb ve městě.

■ **Určitě je to dobrý nápad. Kam na ně
chodíte?**

V roce 2010 vznikla tzv. Uherskohradištská charta, sešlo se 23 zástupců měst (primátorů, starostů, případně jejich zástupců), kteří se zabývali veřejným prostorem. Jelikož doprava tento prostor významně ovlivňuje a cyklo doprava nebyla řešena, založení charty znamenalo, že členské město alespoň na částečný úvazek zaměstná úředníka, který se bude věnovat cyklo dopravě. Tak ve 23 městech začalo působit 23 cyklokoordinátorů a tehdejší ministr dopravy jmenoval národním koordinátorem Jaroslava Martínka z Centra dopravního výzkumu. Pod jeho vedením tato skupina vypracovala během dvou let Národní strategii cyklo dopravy ČR a vláda ji v roce 2012 schválila. Nyní je důležité naplňovat strategii v praxi. Protože projekt Uherskohradištské charty byl úspěšný, byla v červenci roku 2012 založena Asociace cyklistických měst. I když má v názvu slovo „cyklistických“, Asociace se zabývá městskou mobilitou a veřejným prostorem. Dnes má Asociace již 60 členů (mezi nimi jsou všechna velká města) a vloni jsme spolu s dalšími partnery představili značku Města

*V posledních letech se dělalo
vše pro auta a zcela se
zapomnělo na člověka,
na to, že města byla a měla
by být budována na prvním
místě pro lidi.*

s dobrou adresou, což je platforma sdružující odborné organizace zabývající se dopravou a dopravními řešeními pro města.

■ **Jihlava má zpracovaný generel, buduje
cyklostezky, instaluje stojany pro cyklisty
a provádí další aktivity. Jste spokojený
s tím, co se dělá?**

Správnost nastoleného trendu potvrzují stále se zvyšující počty cyklistů, a to jak těch, kteří používají kolo jen ve volném čase, tak těch, kteří ho mají jako dopravní prostředek. V posledních deseti letech už není takový problém, co se týká financování cyklostezek, neboť bylo a je možné čerpat významné finanční prostředky, a to jak tuzemské ze SFDI, tak i z EU (v minulém i současném programovacím období EU). Problémem však zůstávají majetkoprávní vypořádání pozemků. V některých městech chybějí koncepční materiály a politická vůle. V Jihlavě se snažíme každým rokem vybudovat nějaké nové úseky cyklostezek tak, aby se rozšiřovala jejich ucelená síť. Vzdůstají také požadavky občanů na mobiliař, především stojany na kola a cykloboxy. Kladem Jihlavy také je, že má už druhým rokem koordinátora městské mobility na plný úvazek a podařilo se vytvořit pracovní skupinu složenou z odborníků několika odborů magistrátu a společně řešíme dopravní opatření ve městě.

■ **Vše asi začalo v době, kdy jste se stal
cyklokoordinátorem. Jak jste se k tomu
dostal?**

Ano, to je již více než deset let a nepracoval jsem ještě na radnici. Celý život jsem se pohyboval v oblasti sportu, a tak není divu, že jsem se stal členem sportovní komise Rady města v Jihlavě. Mám cyklistiku rád a již tehdy jsem měl pocit, že cyklo dopravou se nikdo nezabývá. V komisi jsme se proto dohodli, že se jí budu věnovat. Oslovil jsem odbory dopravy a rozvoje města jihlavského magistrátu a podařilo se mi, že byla zřízena pozice cyklokoordinátora, tzv. na dohodu. Začalo se tím, že jsme provedli sčítání cyklistů na nejdůležitějších bodech Jihlavy, akce proběhla za pomoci studentů v době od pěti ráno do deseti večer. Na základě těchto dat byl v roce 2005 vypracován generel cyklistické dopravy. To byly základní dokumenty, od nichž se dalo odpíchnout. Jako primátor (od r. 2006) jsem na základě těchto dokumentů začal prosazovat, abychom vytvořili lepší podmínky pro cyklo dopravu. Měl jsem ale řadu odpůrců, i ve vedení města, ale já byl o správnosti cesty přesvědčen.

■ **A byla to správná cesta?**

Myslím, že ano. Za deset let jsme 600 m tehdejší cyklostezky rozšířili o dalších 17

km cyklostezek a dalších cyklo dopravních opatření – cyklopásky, cyklopiktogramy, možnost vjezdu cyklistů do pěší zóny, průjezd cyklistů v jednosměrkách apod. Pomocí těchto opatření výrazně vzrostl podíl cyklistů na celkové dopravní obslužnosti, a to na šest procent. Námitky odpůrců, že Jihlava je kopcovitá a nemá pro rozvoj cyklo dopravy vhodné podmínky, se tedy nepotvrdily.

■ **Ale Jihlava leží v údolí, a i když má ná-
městí na kopci, vždy musíte do kopce
a z kopce, jako všude na vysočině.**

Ale nejsou to Krkonoše, navíc kola už jsou technicky dobře vybavena, nejsou to tzv. ukrajiny. A také je zde možnost používat elektro kola, jejichž paleta je stejně pestrá jako u kol. Celkově cyklo doprava získává na oblibě. Záměrně říkám cyklo doprava, protože řada lidí používá kolo jako dopravní prostředek, tedy i do zaměstnání. Udělali jsme si za město průzkum mezi velkými zaměstnavateli a ten ukázal, že daleko více lidí by do práce jezdilo na kole, kdyby k tomu byly vytvořeny vhodné podmínky. Jinými slovy, kdyby tam mohli dojet především bezpečně, ale i komfortně.

■ **Budete tedy budovat a vytvářet bezpeč-
né cesty do zaměstnání?**

Ano. V současné době stavíme dva nové úseky, které propojí ty stávající. Zahájili jsme také projekční práce na novém úseku 3,2 km dlouhé cyklostezky, která spojí místní část Jihlavy Bedřichov s průmyslovou zónou. Už dnes v tomto nebezpečném směru jezdí dost cyklistů, předpokládáme, že výstavbou dojde k výraznějšímu nárůstu, a proto současně řešíme se zaměstnavateli uložení kol. Zavedením zmiňovaných expresních linek a výstavbou této cyklostezky chceme přispět k zlepšení dopravní situace v oblasti průmyslové zóny, která trpí přetížením IAD.

■ **Vy sám jezdíte do práce na kole?**

Pokud vím, že v daném dni nebudu potřebovat auto, jedu na kole, a pokud je ošklivé, jdu pěšky. Mám to kilometr a rád se projdu. Ne každý, kdo používá kolo, musí být sportovec-cyklista. Pro mě je kolo nejen dopravním prostředkem, ale i potěšením. V létě s manželkou rádi vyrážíme na cyklotoulky po České republice, všem to doporučuji.

■ **A co byste doporučil městům, která
chtějí začít s udržitelnou mobilitou?**

Základem je mít generel komunikací, chodníků a cyklostezek a neřešit dopravní opatření odděleně, ale integrovaně s vazbou na meziměstskou dopravu. Každé město je jiné, má specifické podmínky, možnosti a potřeby. Pokud má být město udržitelné a život v něm má mít vysokou kvalitu, pak se neobejde bez kvalitního plánu udržitelné městské mobility a kvalitně řešeného veřejného prostoru. Důležitá je i komunikace s veřejností a odvaha prosazovat dobrá a udržitelná dopravní řešení. Příkladem nám mohou být Dánové, kteří jsou v urbanismu a řešení městské mobility skvělí. ■

EVA VÍTKOVÁ