

# OMEZENÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY VE MĚSTECH VE PROSPĚCH CHODCE

Vladka Kirschner

*Hustota automobilové dopravy roste a kapacita našich měst ji přijímat není neomezená. Příspěvek představuje některé možnosti, kterými lze automobilovou dopravu zmírnit. Nejprve zmiňuje alternativní dopravní prostředky, které pro města nepředstavují takovou hrozbu jako auta (chůze, cyklistika, příměstská železnice, MHD). Poté vysvětluje princip sdílení automobilů (car-sharing) a některé fiskální nástroje. Na závěr zdůrazňuje integraci plánování dopravy v územním plánování.*

## Úvod

V souvislosti s decentralizací měst zoufale narůstá potřeba mobility lidí a s ní spojený nárůst automobilové dopravy. Města a jejich obyvatelé jsou tak vystaveni stále vyššímu negativnímu vlivu dopravy (smog, hluk, nehodovost, časové ztráty způsobené dopravními zácpami). Naléhavosti problému jsou si mimo jiné vědoma mnohá sdružení zabývající se udržitelnou dopravou; za všechny jmenujeme Pražské matky a Oživení, Auto\*Mat a Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP). Tato sdružení se společně s Centrem dopravního výzkumu (CDV) a zástupci veřejného i soukromého sektoru v prosinci 2010 sešla u kulatého stolu<sup>1)</sup>, aby diskutovala problémy udržitelné dopravy. Zájem odborné veřejnosti o problematiku potvrdila také nečekaně vysoká účast na březnové přednášce<sup>2)</sup> prof. Jana Gehla na téma veřejná prostranství; hlavním tématem jeho příspěvku byla městská mobilita bez aut. Spolupráce a účast na uvedených dvou akcích mě inspirovaly k napsání tohoto příspěvku.

## Plánování města pro chodce

Města byla vždy plánována především pro chodce, nikoli pro automobil. Města zakládána v Evropě převážně ve středověku mají ulice a bloky dimenzovány v měřítku člověka. Současná závislost na automobilech prodlužuje docházko-

vé (dojížděkové) vzdálenosti ve městech a prostřednictvím množství normativ mění i měřítko současné výstavby. Nyní se vlastně vracíme k počátkům výstavby měst, tedy k lidskému měřítku plánování. Znovu se ptáme, jak plánovat pěší trasy ve městě tak, aby umožňovaly pohyb co nejširšímu spektru obyvatel, byly pro ně atraktivní, a tedy i bezpečné?

### Přístup Evropské unie (EU)

EU deklaruje významnost plánování pěší dopravy financováním několika výzkumů na toto téma. To se děje i přes to, že dle doc. Schmeidlera [2010a] výzkum chůze není „komerčně atraktivní“, jelikož na chůzi není napojen *business* jako například automobily, a tudíž nemá nákladný výzkum kdo sponzorovat. Významné výzkumy na evropské úrovni jsou následující: ADONIS<sup>3)</sup>, WALCYNG<sup>4)</sup>, výzkum 5. rámcového programu „*City of tomorrow and cultural heritage*“, tzv. PROMPT studie a program COST<sup>5)</sup>.

Všechny zmíněné výzkumy se zabývají otázkou upřednostnění chůze/cyklistiky pro obyvatele před jinými formami dopravy (pokud pokládáme chůzi za základní formu dopravy), a to především na krátké vzdálenosti, kde využití jiných forem dopravy není nutné. V této souvislosti je jistě vhodné znát potřeby chodce a snažit se je uspokojit. Těmito tématy se zabývá projekt COST 358: *Pedestrians' Quality Needs*<sup>6)</sup>. Cílem projektu je takto

přispět ke strukturálním změnám, které by podnítily Evropany k chůzi.

Jedním z výstupů projektu COST 358 je model, který popisuje, jak vytvářet strategii rozvoje pěší dopravy. Model vytvořilo Ministerstvo dopravy v Nizozemí, které navrhuje následující postup:

1. Provézt analýzu potřeb chodce; zjistit co je pro chodce nejdůležitější.
2. Stanovit kritéria, dle nichž je hodnocena stávající situace ve městě. Tvůrce strategie musí zjistit, do jaké míry stávající situace vyhovuje potřebám a jsou-li chodci se stávající situací spokojeni.
3. Navrhnout konkrétní opatření pro zlepšení mobility ve městě.

Jinými slovy model vyžaduje, aby každému novému opatření předcházelo provedení a zhodnocení analýz potřeb chodce v konkrétní lokalitě. Nový zájem o chodce, který tento průzkum představuje, byl mimo jiné vyvolán řadou hnutí, která na přelomu tisíciletí vznikla v mnohých evropských zemích. Takovýmto hnutím je například hnutí Walk 21<sup>7)</sup>, snad největší světové hnutí, které usiluje o praktické zlepšení podmínek pro chodce ve městě.

### Organizace v ČR

Systémový přístup k pěší dopravě při plánování měst u nás dosud na celostátní úrovni neexistuje [Staňková 2008], nicméně probíhá řada výzkumů, existu-

1) Kulatý stůl s názvem „Udržitelná doprava ve městech“ se konal v Praze 9. 12. 2010. Byl organizován občanským sdružením IURS, Institut pro udržitelný rozvoj sídel o. s., jehož hlavním cílem je podporovat udržitelný rozvoj měst a obcí.  
2) Konference s názvem „Public spaces“ se konala 16. 3. 2011 v NG v Praze. Organizovala ji Nadace Partnerství ve spolupráci s dánským velvyslanectvím v Praze, Národní galerií a Vysokou školou architektury ARCHIP.  
3) Analysis and development of new insights into substitution of short car trips by cycling and walking (2009).  
4) How to enhance WALKing and CYcliNG instead of shorter trips and to make these modes safer (2005).  
5) European Cooperation in the Field of Scientific and Technical Research.  
6) Více o COST na [www.walkeurope.org](http://www.walkeurope.org).  
7) Více na [www.walk21.com](http://www.walk21.com).

je řada iniciativ, pěší doprava dokonce proniká do plánování řady měst. Pokud jde o výzkum, iniciativa leží především na Centru dopravního výzkumu, které se podílí na evropských projektech – zabývá se mimo jiné bezpečností pěších v městských veřejných prostorech.

Aktivními občanskými sdruženími jsou sdružení Auto\*Mat<sup>8)</sup>, Oživení<sup>9)</sup>, Pražské matky<sup>10)</sup> a dále Nadace Partnerství. Existence podobných sdružení je velkým přínosem už jen proto, že poukazují na problémy, a tím vzbuzují zájem veřejnosti o problematiku. Je jen dle mého názoru škoda, že se zaměřují především na dopravu v Praze a jiná města tak zůstávají stranou zájmu. Paradoxně ale Praha zůstává pozadu při zpracování generelu pěší dopravy, který už některá jiná města, například Brno, Plzeň nebo Olomouc, mají zpracován. Město Brno je v této oblasti mimořádně aktiv-

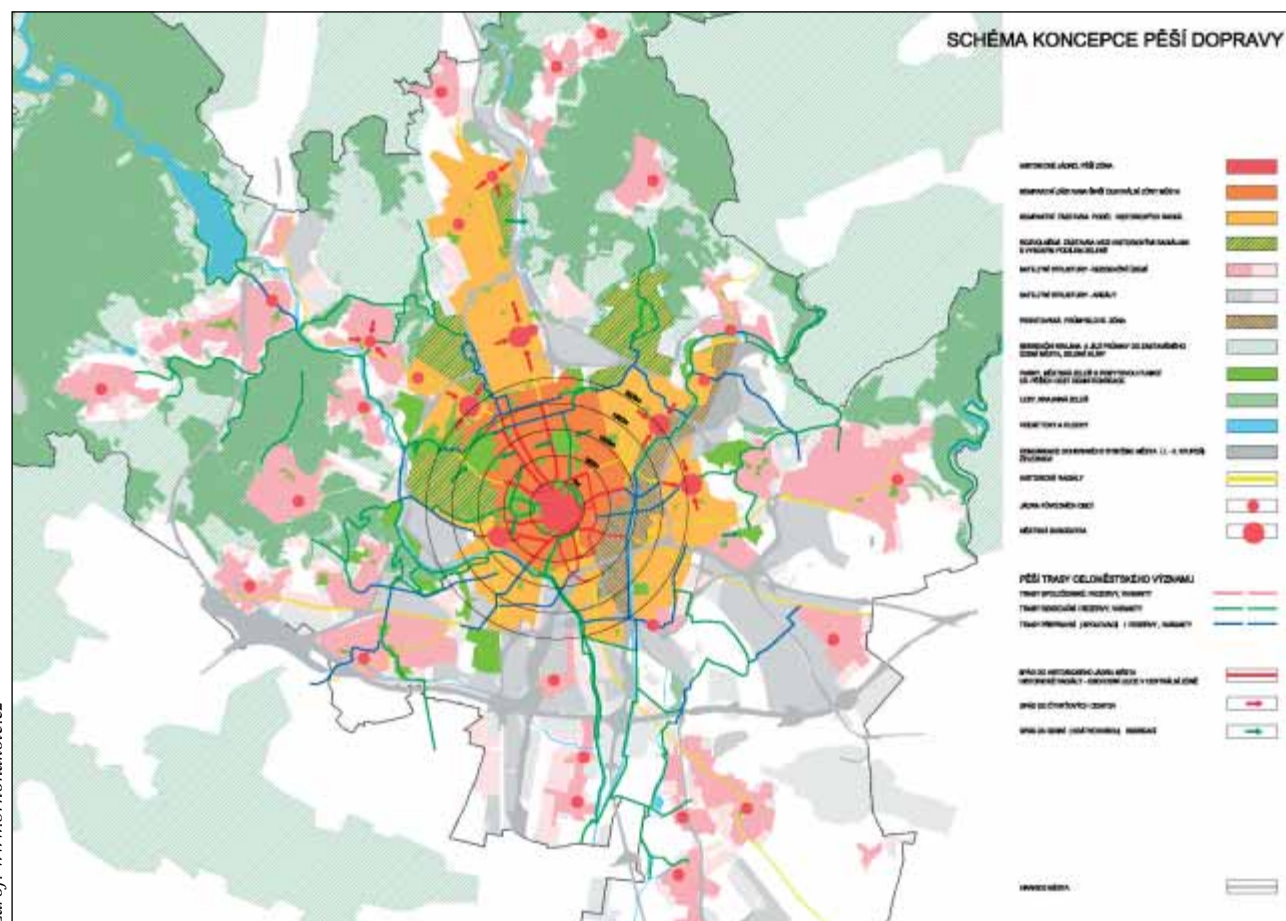
ní; v rámci projektu Brněnský chodec ve spolupráci s Nadací Partnerství několik let mapovalo situaci chodců, sledovalo bezbariérovost tras a průchodnost území. Výsledkem je generel pěší dopravy doplněný o bezbariérové trasy. Byl zpracován též generel dopravy cyklistické a připravuje se generel dopravy hromadné. Brněnský generel stanovuje jak koncepci výstavby, tak také následné ochrany hlavních pěších tras. Zabývá se propustností a průchodností území, a to jak v zastavěném, tak v zastavitelném území. A nakonec nezapomíná ani na vazbu na hromadnou dopravu. Zdá se být dobrým podkladem pro prosazení změn v dopravě ve prospěch pěších.

Občanská sdružení realizují několik projektů, například projekt *Dejme chodcům zelenou* sdružení Oživení nebo *Bezpečné cesty do škol* sdružení Pražské matky. Projekt *Bezpečné ces-*

*ty do škol* roku 2009 dostal dokonce od Evropské komise cenu za nejlepší evropský projekt přispívající k bezpečnosti dopravy. Je typickou ukázkou plánování zdola, z pozice uživatele cest do škol, tedy dětí samotných. Děti samy definují problémy bezpečnosti, které na cestě do školy registrují. Tyto problémy po konzultaci s učiteli zapracují do mapy – provedou tedy jakousi analýzu území. Zpracovaná mapa je dále použita jako podklad pro jednání s Magistrátem hl. m. Prahy, partnerem projektu, o možných řešeních. Na základě zpracovaných map je dále zpracována profesionální studie zklidnění komunikací. Takto byla v Praze již mnohá zklidňující opatření realizována.

### Plánování města pro cyklistu

Jestliže běžná docházková vzdálenost (chůzí) obvykle nepřesáhne 15 minut, tedy přibližně vzdálenost 1 kilometru,



Zdroj: www.brnonakole.cz

**Brněnský generel pěší dopravy: Schéma koncepce**

- 8) Auto\*Mat je iniciativa za „bezpečnou, zdravou a živou Prahu“. Jejím cílem je podporovat a rozvíjet cyklistickou, pěší a veřejnou dopravu v Praze. O zklidnění dopravy usilují i v jiných městech. Více na <http://www.auto-mat.cz/>.
- 9) Sdružení Oživení je nevládní neziskovou organizací prosazující principy transparentní veřejné správy a udržitelného rozvoje. Více na <http://www.oziveni.cz/>.
- 10) Pražské matky je sdružení usilující „o zlepšení stavu životního prostředí, zvýšení zájmu veřejnosti o tuto problematiku, a především o zodpovědnější přístup občanů i veřejné správy“ (Pražské matky 2009).

a Češi ujdou v průměru asi 1,5km denně [Staňková 2008], předpokládá se, že cyklista ujede denně do školy nebo zaměstnání vzdálenost mezi 15 a 30 kilometry. Jinak je téma cyklistiky v mnohém spojeno s pěší dopravou.

Pravděpodobně nejvýznamnějším sdružením propagující cyklistiku je Auto\*Mat. Ten zviditelnil městskou cyklistiku především tzv. cyklojízdami, které dvakrát do roka pořádá v Praze, a kterých se účastní tisíce lidí. Propagovat cyklistiku se v Praze snaží též komise rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu, která je zodpovědná za rozvoj, propagaci a správu cyklistické infrastruktury v Praze. Komise má ve svém nitru též zástupce sdružení Auto\*Mat. Jejím cílem je integrovat cyklistiku do dopravního systému města. Evidentně se jí tento cíl nedaří, jelikož, jak uvádí Auto\*Mat, pouze jedno procento lidí se po Praze pohybuje na kole. Západní Evropa je v tomto směru daleko před námi. Například v Amsterdamu zatraktivnili cyklodopravu tím, že levně poskytli městská kola k zapůjčení. Systém se nazývá „Call-a-Bike“, vznikl v roce 2002, a umožňuje výpůjčku městského kola přes telefon. Žadatel takto získá číselný kód, který odemkne elektronický zámek kola. Podobný systém existuje již léta v Kodani, kde jsou v centru města instalovány stojany na městská kola. Systém výpůjčky kola připomíná systém vozíků před obchody. Zámek kol lze odemknout za poplatek, který je po vrácení kola k jinému stojanu opět vrácen. Kola jsou tedy poskytována zadarmo. Nutno říci, že systém pokrývá pouze centrum Kodaně; obyvatelé Kodaně dojíždějící ze vzdálenějších míst jezdí na kolech vlastních. To je jim umožněno díky širokým a plynulým pruhům pro cyklisty, které pokračují daleko do obytných čtvrtí. Kolo jako dopravu už v roce 2002 využívala v Kodani třetina obyvatel. Další třetina využívá auto a poslední třetina hromadnou dopravu [Gehl&Gemzøe 2002].

### **Příměstská železnice**

Výhodou příměstské železnice je její schopnost přepravit velké množství osob přes velkou vzdálenost za krátký čas. Do vlaku se vejde asi 620 cestujících, tedy asi 1,5násobek soupravy metra. Studiemi příměstských železnic se zabýval Ing. arch. Ivan Lejčar, který na toto téma vydal knihu s názvem Příměstská železnice – páteř veřejné dopravy v aglomeracích. Z jeho studií vyplývá, že mnoha evropskými městy projíždí rychlodráhy, které centrem procházejí a jsou vzájemně propojeny tunelem. V centru pak rychlodráha buď přímo navazuje na metro, nebo jej rovnou supluje. Městská centra jsou tak rychle a dobře dostupná. Příkladem takových měst jsou Frankfurt, Mnichov nebo Paříž. Stavba příměstských železnic se stala v těchto městech strategickou prioritou (například upřednostnila výstavbu dráhy před výstavbou městského silničního okruhu).

Příměstská železnice se může stát realitou i v Praze. Ministerstvo dopravy totiž zpracovává dopravní strategii do roku 2015, kde páteřní komunikací Prahy je právě železnice. Uvažuje o vybudování průjezdného modelu městské železnice, tzv. „Nové spojení II“, jehož autorem je právě Ing. arch. Lejčar. Městský železniční tunel by spojil železniční tratě vedoucí od severu a východu s tratěmi vedoucí od jihu k západu. Vlak by překonal nyníjší přibližně 800m dlouhou vzdálenost mezi Masarykovým a hlavním nádražím, kterou musejí nyní cestující překonávat pěšky. Doprava by tak byla daleko efektivnější. Snad budou tedy finance putující do dopravy investovány nyní smysluplně a k potřebám cestujících.

Příměstská železnice se může stát realitou i v Praze. Ministerstvo dopravy totiž zpracovává dopravní strategii do roku 2015, kde páteřní komunikací Prahy je právě železnice. Uvažuje o vybudování průjezdného modelu městské železnice, tzv. „Nové spojení II“, jehož autorem je právě Ing. arch. Lejčar. Městský železniční tunel by spojil železniční tratě vedoucí od severu a východu s tratěmi vedoucí od jihu k západu. Vlak by překonal nyníjší přibližně 800m dlouhou vzdálenost mezi Masarykovým a hlavním nádražím, kterou musejí nyní cestující překonávat pěšky. Doprava by tak byla daleko efektivnější. Snad budou tedy finance putující do dopravy investovány nyní smysluplně a k potřebám cestujících.

### **Sdílení automobilů**

Sdílení automobilů (car-sharing), představuje pro uživatele možnost využívat auto bez nutnosti jej fakticky vlastnit. Uživatel auta platí jen za vypůjčení auta z vozového parku. Uživatelům odpadá povinnost platit náklady spojené s vlastnictvím auta (povinné ručení, havarijní pojištění). Výše poplatku závisí na ujetých kilometrech a době, po kterou bylo vozidlo rezervováno. Za těchto podmínek vlastně nutí uživatele k co nejnižší potřebě auta, a tím snižuje počet i délku cest autem vykonaných. Tyto služby jsou tedy výhodné především pro uživatele, kteří nejezdí autem každý den. Služby jsou v zahraničí využívány často, v České republice jsou teprve v začátcích, nicméně Brno je městem, kde se tato tradice již začala vytvářet. Výzkumem car-sharingu se v současnosti zabývá Ústav pro ekopolitiku<sup>11)</sup>.

Typický systém sdílení aut se skládá z poskytovatele služeb, uživatele a formalizovaného vztahu s jinými organizacemi. Poskytovatelem služeb je profesionální organizace s centralizovaným rezervačním systémem, která sbírá data, řídí provoz vozového parku a vyúčtovává služby. Uživatelé aut jsou členové organizace, kteří mohou využívat vozový park a parkovací místa. Často existuje mezi organizací a místní správou, která je poskytovatelem veřejné dopravy, dohoda o finančním zvýhodnění MHD pro členy organizace. Logika věci tkví ve zvýhodnění obyvatel obce, kteří nevlast-



*Cyklistické pruhy v centru Kodaně*

Zdroj: autor, 2011

11) Více na [www.momo-cs.eu](http://www.momo-cs.eu).

ní automobil, tudíž jej tak často nevyužívají, nezabírají životní prostředí, nezabírají parkovací místa v obci atd. Zajímavostí je, že na dohodě s organizací mají často zájem i výrobci aut. Výrobci často poskytují organizaci svá nová auta, která takto v podstatě testují a dělají jim reklamu. Výhodou pro uživatele je široká nabídka aut ve vozovém parku i možnost vyzkoušet si nové typy aut. Některé studie (Burdett&Sudjic 2007) uvádějí, že jedno car-sharingové auto nahradí 4–10 aut v osobním vlastnictví.

S car-sharingem mají pozitivní dlouholeté zkušenosti například v Londýně, Amsterdamu, Kodani nebo Berlíně. V těchto městech existuje dokonce několik soukromých car-sharingových společností, které si konkurují množstvím výhod poskytovaných uživatelům. Například berlínská společnost založená roku 2005, Green Wheels, poskytuje svým členům roční kupon na vlak i autobus.

### Zpoplatnění automobilové dopravy ve městě

Ve světě existují dva základní typy *zpoplatnění vjezdu automobilů do centra města*: mýtné a congestion charge, neboli poplatek za přeplněné ulice. Mýtné bylo zavedeno a osvědčilo se například v Oslu, poplatek za přeplněné ulice (dále jen poplatek) se dostal ve známost po horečných diskusích za jeho zavedení v Londýně. Poplatek se stal hlavním nástrojem politických snah o vyváženější rozvrstvení osobní, hromadné a pěší dopravy v Londýně. Poplatek byl poprvé navržen roku 2001, schválen starostou roku 2002 a zaveden byl roku 2003. Poplatek se platí už jen za vjezd (nikoli jen za parkování) do centrálního Londýna (22 km<sup>2</sup>) v pracovních dnech v pracovní době (7–18h). Vybrané finanční prostředky jsou investová-

ny zpět do dopravy a také do veřejných prostor využívaných chodci. Po zavedení poplatku se osobní doprava v centru zredukovala o 21 procent!

Omezení vjezdu automobilů do centra města však musí být provázeno doplňkovým opatřením. Tím jsou parkoviště, kde lze auto zanechat a dále pokračovat MHD, *Park and Ride* (P&R), nebo na kole, *Park and Bike* (P&B). Tato parkoviště mohou být dále zaktivňována například zvýhodněním ceny MHD nebo poskytnutím půjčky kola tak, jak je tomu v Amsterdamu. Denní parkování na P&R tady stojí 6 euro a cena může obsahovat 24hodinový lístek na MHD pro 5 lidí. Na P&B zase lze zapůjčit kolo na celý den.

Další možností je *zpoplatnění parkování*. Takto je řešeno omezení automobilové dopravy v Praze. Podle průzkumů CDV došlo od zavedení zpoplatnění parkování v Praze ke snížení dopravního zatížení města asi o 20 procent. Problémem i nadále zůstává legislativní požadavek jdoucí opačným směrem, tedy požadavek na minimální počet parkovacích stání v centru města. V souvislosti s rostoucím počtem administrativních budov vyžadujících četná parkovací stání v centru je tento legislativní požadavek alarmující. Západní Evropa se vydala opačným směrem a stanovuje maximální možné počty parkovacích míst v centru měst.

Je třeba zmínit také souvislost *územního plánování* s dopravou. Například ze zprávy Evropské federace pro dopravu a životní prostředí vyplývá, že existuje vztah mezi hustotou osídlení a nároky na dopravu, tedy „čím větší hustota osídlení, tím větší nároky na dopravu“. Např. „potřeba cestování prudce klesá, jestliže hustota zalidnění daného místa vzroste na 50 osob/ha, ... závislost na automobi-

lu se zdá být nevyhnutelnou ... s hustotou 17 osob/ha.“ [Greening Urban Transport in Schmeidler 2010]. Praktické dopady těchto zajímavých zjištění jsme ale v plánování českých měst nenalezli.

### Závěr

Príspevek ukázal, že dopravnímu plánování je věnováno více a více pozornosti. Omezení automobilové dopravy ve městech se věnuje řada výzkumů v zahraničí a vznikly i některé výzkumné projekty v České republice. Nezávislé organizace jsou velmi aktivní jak v zahraničí, tak u nás. Dá se tedy předpokládat, že i zájem veřejnosti a s ním spojená politická podpora udržitelného plánování dopravy poroste. Doprava musí ale vždy být plánována v kontextu města, musí být integrována do územního plánování.

### Použité zdroje:

- BURDETT, R. – SUDJIC, D. The endless city. London: Phaidon press limited, 2007.  
GEHL, J. – GEMZŐE L. Nové městské prostory. *Era* 2002.  
ÚPE, Ústav pro ekopolitiku. *Car-sharing*. 2007. ISBN 978 80 87099 00 1.  
SCHMEIDLER, K. *Teorie měst v systému udržitelného rozvoje*, příspěvek na konferenci udržitelný Vsetín. MŽP, září 2010.  
SCHMEIDLER, K. Chůze jako ekologický a moderní způsob dopravy ve městě. In: Sborník z konference udržitelný rozvoj měst. Jablonec nad Nisou, 25.–26. 5. 2010. 2010a.  
STAŇKOVÁ, E. – LUKEŠOVÁ, P. – VALENTOVÁ, M. a další (ed.). Město pro pěší. In: Sborník z konference. Oživení o. s., 2008. ISBN 978-80-254-1391-3.  
ZHMP. *Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy. Usnesení ze dne 13. 9. 2007.*

Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.  
Fakulta životního prostředí  
Česká zemědělská univerzita

### ENGLISH ABSTRACT

#### Urban Traffic Restrictions in Favour of Pedestrians, by Vladka Kirschner

Car traffic is continuously increasing but the capacity of towns and cities is not unlimited. This contribution presents various options for how car traffic can be reduced. Mentioned first are alternative means of transportation that are more friendly to the urban environment, such as urban transport systems, suburban railways, cycling, and walking. Then the principle of car-sharing and some fiscal tools are explained. In conclusion, the integrity of transportation planning within the urban planning process is addressed.