



lanovce. To už si dnes nepředstavujeme, ale sdílení aut takový modulový systém trochu připomíná.

Děláte výzkum i v Polsku a České republice, byl jste už se studenty zkoumat dopravu v Pardubicích. Čeho jste si tam všiml?

V Pardubicích jsem byl dvakrát a sledovali jsme chování účastníků dopravy s důrazem na to, co se dělá ve městě pro cyklisty. Výsledky zatím přesně neznám, ale překvapilo mě, že město má k dispozici velmi málo dat. V Německu, když zavedeme nějaké opatření, musí se pak zjistit, jak se osvědčilo. Každých pět let děláme velký výzkum, jak se vyvíjí automobilismus, kolik kilometrů lidé ujedou, kolik z toho jezdí MHD, kolik autem, kolik pěšky. Je to velmi důležité, kvalitní data z výzkumů nám hodně pomáhají. To se snažíme nějak zprostředkovat i politikům a expertům v Česku a v Polsku.

Jaké další rozdíly v rozhodování v Německu a v Česku vidíte?

Neměl jsem příležitost to zkoumat nějak do hloubky, ale všiml jsem si toho, o čem jsme už mluvili. Dopravní systémy jsou budované hodně jednostranně, se zaměřením na auta. Na cyklisty, veřejnou dopravu, chodce se příliš nemyslí. Přitom je jasné, že jen když budou lidé dál používat MHD a chodit pěšky, budou mít auta dostatek prostoru. Jedině multimodální doprava může příjemně a uvolněně fungovat. Zdálo se mi, že čeští politici a odborníci tohle neberou příliš v úvahu.

Situace v Česku je v mnohém podobná situaci v Německu v osmdesátých letech, kde tehdy panovala také velká důvěra v auta. Vy jste v té době pracoval na různých úřadech a prosazoval udržitelnou dopravu. V podobné situaci jsou dnes mnozí mladí dopravní inženýři na úřadech v Česku. Co byste jim doporučil?

Od roku 1991 jsem byl hlavním dopravním plánovačem v Brémách, kde jsme vlastně poprvé prosazovali udržitelnou městskou dopravu. Mnoha lidem to nebylo po chuti a politici na nás hodně tlačili. Od té doby také vím, že politici jsou vůči radám expertů dosti rezistentní. Nerozhodují se podle argumentů, ale podle pocitů. Ale sám jsem viděl, že dobré odborné argumenty se nakonec prosadí. Chce to jen mít trpělivost. Třeba tak dvacet, třicet let. ■

ŠALINA PROTI CYKLISTŮM

Brno vyrobilo problém a teď ho řeší

□ IVANA SVOBODOVÁ / FOTO MILAN JAROŠ



Tady jde o život, tedy aspoň podle radních. (Náměstí Svobody)

Jít pěšky, pak sednout na tramvaj a kus se popovést. Příjemný pohyb po městě je pohyb kombinovaný, myslí si urbanisté a vymýšlejí, jak do této dvojkombinace zapojit ještě třeba jízdní kolo. Brno na rozdíl od Prahy má pěší zónu, kde jezdí i tramvaj, místo spokojenosti mu to ale zatím přináší spory.

Centrum moravské metropole tvoří náměstí Svobody a přilehlé ulice. Přejít se dá za deset minut. Tramvaj se třemi zastávkami sem umožňuje přijet i těm, kteří tolik času nemají nebo chodí pomaleji. Brňané se ale nemohou shodnout, jestli tramvaje na pěší zóně mají pro pohodlí, nebo k zlosti.

Když mělo být náměstí před osmi lety nově vydlážděno, lidé žijící a pracující v centru dokonce psali proti tramvaji petice. Po ruce měli podporu některých architektů a památkářů, že tramvaj degraduje náměstí na obyčejnou ulici a město tak zůstane bez řádné pěší zóny. Navíc jiné tramvajové linky obkružují centrum v těsné blízkosti a na jinou zastávku tak není daleko. „Zvítězil však názor, a to i v průzkumu mezi občany, že si tramvaj v centru přeje. Je to dobré pro důchodce a maminky s kočárky,“ rekapituluje náměstek primátora Robert Kotzian (ODS).

Za těch několik let si Brňané na pravidelný průjezd tramvaje číslo čtyři zvykli,

i když musejí čas od času před netrpělivými řidiči šaliny uskakovat. Problém ale mají cyklisté. Radní před časem došli k názoru, že do kombinace chodců a tramvajů se už jízdní kola nevejdou, přesněji řečeno vejdou až po páté hodině odpoledne. Brno se tak stalo raritou, kde do centra nesmějí cyklisté.

Důvody se uvádějí dva a ani jeden nezní jako z příručky o živém, moderním městě: cyklisté by prý překáželi tramvajům a mohli by porazit chodce. Náměstek Kotzian to vidí ještě dramatičtěji: „Já na to hotový názor nemám, ale dovedu si představit, co by cyklisté v centru mohli způsobit. Mnohdy nezavoní, překvapí chodce ze zadu, ten se lekne a pak by mohl skončit pod tramvaj.“

Po několika protestních cyklojízdech centrem teď radnice rozestavuje na okrajích historického jádra stojany pro kola. „Mohou si tam kolo uschovat, vyřídí ve městě, co potřebují, a zase se pro ně vrátí. Vyšli jsme jim tím vstříc,“ říká Kotzian. Brzy se prý chystá pozvat kolaře k jednání a vyslechnout si jejich argumenty na živo. To znamená i to, že v nedaleké Vidni jsou na pěší zóně kola samozřejmostí a krev u toho neteče. „Uvidím, zda je jejich argumentace přesvědčivější než rizika, která s koly v centru souvisejí,“ pokyvuje hlavou Kotzian. „Pak rozhodnu, zda začnu prosazovat změnu.“ ■