

AUTŮM NEJVÍC ŠKODÍ AUTA

Gerd-Axel Ahrens pracoval celý život jako dopravní inženýr, nyní je profesorem na Dopravní fakultě Technické univerzity v Drážďanech. Za svoji kariéru už viděl hodně překvapivých zvratů v dopravě. „V Německu se před pár lety zastavil růst počtu automobilů. To by nikoho nikdy nenapadlo.“

□ KAROLÍNA VRÁNKOVÁ / FOTO MATĚJ STRÁNSKÝ

V Praze právě proběhly velké změny ve veřejné dopravě a dost účelově se argumentuje tím, že jsou převzaty z Německa. Co je na drážďanské MHD opravdu sympatické?

V drážďanském dopravním podniku je dobré firemní klima a jeho zaměstnanci mají pocit, že pracují opravdu pro cestující. Jinak celý zdejší systém je velmi dobrý, má čisté moderní nízkopodlažní autobusy a tramvaje, všude jsou intervaly do deseti minut, celý systém je řízený počítačově z jednoho dispečinku a na každé stanici člověk ví, kdy přijede příští autobus nebo jestli má zpoždění. V Drážďanech se také povedlo zlepšit efektivitu dopravního podniku. Po sjednocení Německa v roce 1991 měl čtyři tisíce zaměstnanců a peníze z jízdenek pokryly náklady jen ze 17 procent. Teď má dva tisíce zaměstnanců a příjmy pokrývají přes 75 procent nákladů. Ale pozor, pražská hromadná doprava je také velmi úspěšná.

V Česku stále roste počet automobilů, v Německu začal klesat. Jak to?

Také u nás stále stoupal počet aut. Ve městech, jako jsou Drážďany nebo Lipsko, se do osmi let po sjednocení zdvojnásobil. Pak se ale růst počtu aut zastavil, v celém Německu začala křivka klesat v roce 2003. Roste také počet domácností bez aut. Je to trend, o kterém dopravní experti vždycky

snili. Je ovšem také pravda, že se dál zvyšuje počet najetých kilometrů.

Jak si vysvětlujete, že lidé přestali toužit po autech?

Důvodů je víc. Střední třída je chudší a mnoho lidí si nemůže auto dovolit. Hodně lidí se ho ale vzdá dobrovolně, prostě protože mají před domem zastávku tramvaje. Veřejná doprava ve městech je tak dobrá, že je stále jednodušší se auta vzdát. A je tu ještě jedna věc – mladí lidé se dnes chovají úplně jinak, než když nám bylo dvacet. Já jsem si ve dvaceti udělal řidičák, hned jsem si koupil auto a jezdil a jezdil. Svoji dceři jsem dal k maturitě jako dárek autoškolu. To bylo v roce 2008, a od té doby ani jednou neřídila. Dnešní lidé mají chytrý telefon, ten je jim nade všechno a s ním cestují efektivně a inteligentně. Vědí, jaké jsou kde možnosti spolujízdy, dokážou na internetu vytvořit skupinu a koupit si levnou skupinovou jízdenku, používají spolujízdu.

Copak auto už není symbol společenského statusu?

Co se týče aut, mladí lidé jsou velmi racionální. Řeknou vám, když máme takovou nabídku dopravy, proč bychom měli mít auto? Automobiloví výrobci mají dobré výzkumy, vědí o tom jistě více než my. IFMO, což je vý-

zkumný institut z Mnichova vlastněný BMW, udělal velký výzkum mezi mladými lidmi. A trend, o kterém jsem mluvil, lze pozorovat v Japonsku, v USA, možná i u vás. My, milovníci aut, jsme model, který už vychází z módy.

Jenže co by byli Němci bez aut?

Ano, byla by to velká strukturální změna, jenže takové se dějí. Podívejte se na Porúří, také se tam dřív těžilo uhlí a vyráběla ocel. A už se netěží a nevyrábí.

Přispěli k tomu nějak politici?

Ano i ne. Německo je každopádně pořádný národ řidičů a automobilový průmysl je tu velmi silný. Politici na národní úrovni budou těžko dělat nějaká opatření, aby si lidé nekupovali nebo nepoužívali auta. Ale města samozřejmě nechtějí, aby jejich ulice byly plné smogu, hluku a aut. Takže nějaké politické kroky se dělat musí, aspoň na úrovni měst. V Německu se už v žádném městě neparkuje zadarmo, za parkování se platí a všichni to berou za samozřejmé. Takže lidé, kteří dříve jezdili do práce autem, by dnes museli zaplatit třeba čtyři sta eur za měsíc za parkovací místo. To radši budou jezdit MHD.

V Česku jsou ovšem zásahy proti autům velmi nepopulární, proto se do nich politici raději nepouštějí.



Samozřejmě, že politici to nevidí věcně, ale ideologicky. U nás to bylo vždycky tak, že proti sobě stály dva bloky. Zeleno-červený, který je proti autům, a černý, který je pro auta. Jenže i to se v posledních letech rozostřilo, protože všichni museli

uznat, že aut je prostě moc, což vadí nejvíc samotným autům. Lidé už pochopili, že čím větší díl cest převezme MHD, tím víc místa je v ulicích a tím lépe se jim bude jezdit autem. Potřebujeme autobusy, tramvaje, kola, abychom mohli lépe jezdit

desát tisíc uživatelů. Každý z nich má kartu a aplikaci v mobilu, kterou otevře a dostane hlášení. Třeba: padesát metrů odsud za rohem máte auto. Člověk nasedne do auta, odveze se, jízda se mu automaticky vyúčtuje a účet dostane do mobilu. Podobný systém zkouší BMW v Düsseldorfu a lidé, kteří mají průkazku na MHD, mají v ceně i nějaké jízdy autem. Z propočtů vyplývá, že by se tímto způsobem mohla v ulicích pohybovat třeba jen polovina aut. Představte si to – město s polovinou aut.

Takový systém sdílení zatím funguje hlavně u kol. Jak se osvědčil?

Zavedla ho už celá řada měst – mají ho v Paříži, Vídni, Barceloně, New Yorku a funguje to výborně. Jsou to ovšem všechno země, kde není kolo doma, a tam se to osvědčilo kupodivu lépe než v zemích, kde má každý vlastní jízdní kolo. V Drážďanech máme na tisíc obyvatel 400 aut a 800 kol, to znamená, že moc dalších kol není potřeba. Ale v principu je to dobrá věc a zvyšuje to mobilitu, což je dnes hlavním cílem dopravy: zavést systémy, které nejrůznějšími způsoby usnadňují lidem pohyb.

Málo dat

Jak bude vypadat městská doprava za dvacet let?

Bílá kniha o dopravě, hlavní dokument EU, říká, že by v té době neměla být v ulicích žádná auta jezdící na benzín.

Jeich místo by měly zaujmout elektromobily. Vy ovšem elektromobily nemáte zrovna v lásce. Proč?

Nemám nic proti elektromobilům, jsem jen proti tomu, co často slyším – a sice že elektrická auta automaticky zlepšují dopravu. To ale není pravda, kdyby se dnešní auta jen vyměnila za elektrická, budou stejné zácpy a stejné nehody. Také je potřeba se podívat, jakým způsobem se proud získává. Samotný elektrický pohon nic neřeší.

Vraťme se ovšem k roku 2050. Jak tedy budeme jezdit? Budou třeba nějaké nové dopravní prostředky, které nahradí auta?

Já nejsem žádný prorok, nezkoumám budoucnost, ale současnost. Některé věci ale můžeme už teď předpokládat. Bude zřejmě velký výběr způsobů dopravy – autobusy, tramvaje, metro, sdílená auta a kola, taxi, spolujízdy. Mohou být jistě i nová vozidla, podívejte se třeba na segway, nevíme, co se ještě objeví. Na konci sedmdesátých let existovaly vize „individualizované osobní dopravy“ – lidé by měli svoje vlastní moduly, které by připojili k nějakému vlaku či



GERD-AXEL AHRENS (63)

Narodil se a vyrostl v německém Lübecku. Vystudoval nejprve stavební a pak dopravní inženýrství. Pracoval na různých úřadech (Úřad pro životní prostředí, senát města Brémy). Zároveň získal doktorát a o dopravě publikoval odborné články. V roce 2000 získal nabídku na profesorské místo v oboru plánování infrastruktury a dopravy na Technické univerzitě v Drážďanech. Opustil poprvé staré spolkové země, přestěhoval se s rodinou do Drážďan a, jak říká, do tří týdnů se z něj stal drážďanský patriot.

autem. Tím se ideologické bloky poněkud rozpustily.

Ale přesto: nebojí se politici o hlasy, když zavádějí opatření proti autům? U nás je to politický risk.

Politici se vždycky bojí o hlasy. Jenže od devadesátých let mají spolkové země zákony o veřejné dopravě, kde je dáno, že veřejná doprava má přednost před individuální. To znamená, že politici ani nemají moc velký manévrovací prostor, jsou na to prostě zákony.

Autá mají velmi špatnou pověst. Dá se vůbec sednout za volant bez výčitek svědomí?

Osobní auto je vozidlo, ovšem ve skutečnosti by to mělo být spíš „stojidlo“, protože většinu času stojí. Ze čtyřadvaceti hodin za den jede auto třeba dvě hodiny a během dne potřebuje dvě tři parkovací místa. Je tedy nutné auta sdílet a využívat efektivněji. Je to tak jasné, že si toho všiml i automobilový průmysl.

Co automobilky udělaly?

Mercedes má nový program Car to go – to je zajímavý systém sdílení aut, který zkoušejí ve městě Ulm. Po městě mají tři stovky malých smartů a celý systém má na osm-



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 popovízt. 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 vejdu 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 nezazvoní, 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.“ ■