

Praha a cykloměsto? To by musel být primátorem Tůma

Rozhovor s cyklokoordinátorem Jaroslavem Martinkem - Hospodářské noviny – rubrika
Víkend – 5.8.2011

„Řada měst včetně Prahy si na podporu cyklistické dopravy jenom hraje. Sem tam sice postaví cyklostezku, ale když mají vzít deset parkovacích míst, je po podpoře,“ popisuje svou zkušenost národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek. Přesto nepůsobí ani trochu rezignovaně. Když mluví o tom, že Pardubice by mohly už za tři roky vypadat jako Amsterdam a Praha jednou jako Kodaň, číší z něho taková energie, že se na víru v cyklistickou budoucnost Česka dáte taky.



Do Prahy přijel jenom kvůli našemu rozhovoru. I když je už od pohledu sportovec (běhá maratony a samozřejmě jezdí na kole), z Olomouce, kde má kancelář, přijel do hlavního města vlakem, nikoliv na bicyklu. Napříč republikou cestuje takhle často, přece jenom je to národní cyklokoordinátor. Jeho prací je podporovat cyklistickou dopravu a cykloturistiku, ale jak sám říká, už nikoho nepřemlouvá. Soustředí se spíš na konkrétní lidi v různých městech, kteří chtějí něco opravdu změnit, a snaží se je přimět ke konkrétním krokům. "Tu práci dělám hlavně proto, že ke svému životu potřebuji pohyb, jezdím na kole a šťve mě, že tady nejsou zdaleka takové podmínky jako v Holandsku, Dánsku nebo třeba hned tady za hranicemi v Drážďanech. A když narazím na lidi stejné krve, vím, že to má cenu."

Podporu cyklistické dopravy chápe Martinek jako širší problém o uspořádání veřejného prostoru, který nelze přizpůsobovat jen autům, ale i chodcům, cyklistům nebo in-line bruslařům. To se snaží vysvětlovat nejen radním, ale i veřejnosti. Drtivá většina Čechů totiž pořád používá kolo hlavně pro sportovní účely, daleko méně jako dopravní prostředek. Na druhou stranu je přesvědčen, že veřejnost není slepá. Proto před pár týdny proto rozjel tzv. Uherskohradištskou chartu, kterou se města zavazují k podpoře cyklistické dopravy. "Ta totiž není bezbolestná. A pokud se budou dělat jen kosmetické úpravy, aktivní část veřejnosti, se ozve," věří Jaroslav Martinek.

Jsou vaše aktivity coby národního koordinátora pro města a regiony v něčem závazné?

Vůbec nejsou závazné, je to v podstatě podpurný servis pro ta města, která chtějí něco opravdu změnit, tedy určili si svého cyklokoordinátora a tomu kryje záda nějaký zastupitel nebo radní, aby mu pomohl prosadit konkrétní kroky v radě. Těm můžu já a můj tým pomoci. Ale nejsme v roli spasitelů, kteří teď narovnají cyklistickou dopravu v České republice. Už jsem zjistil, že úspěch nakonec záleží pouze na tom, na koho na té které radnici narazíte. Pokud je tam politik, jedno z jaké strany, který kolo jako dopravní prostředek sám používá a ví o všech omezeních, tak se to většinou pohne. Třeba kdyby se v Praze stal primátorem Zdeněk Tůma, který jezdil co by ředitel České národní banky do práce na kole, věřím, že by Praha se skutečně stala cyklistickým městem během několika málo let

Říkal jste, že záleží na lidech, nikoliv na politických stranách. Neměl jste pozitivní zkušenost ani se stranou Zelených?

Pro mě bylo jejich působení ve velké politice velkým zklamáním. Možná je to tím, že v jejich řadách jsem nenašel žádného vysoce postaveného politika, pravidelně na kole jezdil. Zelení dělali více méně to, co všechny strany, tedy postupným krokům na podporu cyklistické dopravy nebránili, ale u takové strany bych očekával uragán.

Za mekku české cyklistické dopravy jsou považovány Pardubice a Hradec Králové. Vy ale tvrdíte, že jsou „v plenkách“.

Ano, protože tam jezdí třeba 25% lidí po městě na kole, což je sice třeba v porovnání s Prahou, kde jezdí 1 - 2%, hodně, ale Pardubice mohou dosáhnout 40%, takže je to vlastně strašně málo. Pardubice nebo Hradec mají na daleko víc a mohly by vypadat jako Drážďany, Lipsko, Berlín nebo Amsterdam. Naproti tomu třeba v Olomouci jezdí 8%, tak tam by to mohly dotáhnout tak na 17%. U Prahy zase bude úspěch, když se dosáhne 5 - 7%, i když Praha má na to, aby tam jezdilo klidně 10 - 15% obyvatel. Dobře to ukázala stávka. Najednou byli všichni v ulicích na kole a Praha vypadala jako Kodaň. Stávka umožnila podívat se na město jinýma očima. Protože do té doby existovala zakódovaná představa, že v Praze se na kole jezdit nedá.

Kdo měl tuhle představu? Radní?

Ano, ale i sami lidé. To je totiž začarovaný kruh. Lidé by třeba chtěli jezdit, ale stěžují si, že není infrastruktura a radnice zase říká, že není infrastruktura, protože lidé nechtějí jezdit. My proto hledáme, jak do tohohle začarovaného kruhu vstoupit a prolomit ho. Také proto se lépe daří ve městech jako jsou právě Pardubice nebo třeba Uničov, kde už teď jezdí velké procento lidí. Tam nelze argumentovat tím, že lidé nejezdí, proto je snadnější radnici i veřejnost přesvědčit, že tamní infrastruktura zaostává.

V Praze se to ale poslední tři čtyři roky také mění a třeba i díky iniciativě Auto*mat poptávka lidí po cyklistické dopravě pořád roste.

Určitě ano, proto se snažím právě Prahu ukazovat v lepším světle a vždycky říkám: Podívejte se, jak vypadala Praha před pěti lety a jak vypadá teď. Pořád si ale zachovávám střízlivý pohled. Když tu vzniknou cyklistické pruhy a někomu se to nelíbí, posílám ho, aby se podíval do Berlína nebo do Drážďan, kde všude pruhy pro cyklisty jsou.

No právě, ve světle tohohle srovnání je těch cyklistických pruhů v Praze minimum.

Za to může hlavně tzv. etapovost. To by se museli magistrát a primátor zbláznit a vyhlásit: My teď do toho vrazíme neskutečné peníze a město změním během jednoho roku. Prostě opravdu jasná politická angažovanost, ale ne ve smyslu: Vždyť my to podporujeme, my máme procyklistickou komisi, vždyť já, Karel Březina, jsem jejím předsedou, zodpovědný za

cyklistickou dopravu, a máme i cyklistického koordinátora. Na to odpovídám, že to je všechno v pořádku a nelze radním z formálního hlediska nic vytknout, ale kdyby byli opravdu frajeři, tak za jeden rok udělají tak obrovský úder, že tu změnu pozná každý. Stačí se podívat do Mnichova, kde náměstek primátora¹ udělal masovou procyklistickou kampaň, takže všichni obyvatelé cítí, že radnice chystá velikou změnu. Ale zeptejte se jakéhokoliv Pražana, jestli vnímá, že radnice dělá jasnou kampaň na podporu cyklistické dopravy. Mimochodem ke kampani a dalším krokům se teď zavázalo 18 měst, která podepsala tzv. Uherskohradišťskou chartu. Už to, že se Praha nepřidala, o něčem svědčí.

Zmiňujete chartu na podporu cyklistické dopravy, ale sám jste říkal, že není vlastně závazná. Záleží pak na tom, kdo ji podepsal a kdo ne?

Města se chartou skutečně nemusejí řídit v tom smyslu, že by jim hrozily nějaké předem stanovené sankce. Když už město ji ale podepsalo, tak je to pro mě pozitivní zpráva, že na městě je alespoň jeden člověk, který o změnu bude usilovat. A s tímto vědomím už se dá s městem pracovat a mohou se očekávat pozitivní změny. Na druhé straně je tady stále riziko, že některá ji podepsala jen formálně, aniž by věděla, co podepisují. Nic zásadního se tam nepodnikne. A tak alespoň v doprovodném materiálu, který objasňuje jednotlivé body charty, jsem vložil kapitolu s názvem Veřejnost není slepá. My se totiž v každém městě snažíme kontaktovat aktivní lidi podporující cyklistickou dopravu a ti fungují vůči politikům jako jejich špatné svědomí. Takže když politici chartu podepíší, ale nebudou nic podnikat, tak jim přinejmenším tahle aktivní část veřejnosti bude připomínat, že si na podporu jenom hrají, ale ve skutečnosti ji dělají jenom pasivně. Sem tam sice vybudují cyklostezku, ale nepřistoupí na žádné komplexní řešení, které se neobejde bez bolesti. V jednu chvíli totiž stojí každá radnice před rozhodnutím, jestli zabrat kvůli cyklistické dopravě třeba deset parkovacích míst. A najednou nastane zemětřesení. Téměř ve všech městech, ať to neházím pořád jenom na Prahu, se toho leknu, aby si neznepřátelili veřejnost.

Table obava ale asi není úplně neoprávněná.

Je pravda, že 50% veřejnosti, která tam parkuje, tohle opatření naštve. Protože každý vám sice řekne, že chce podporovat cyklistickou dopravu, chce z toho všechny ty výhody, ale nesmíte mu sáhnout na ulici, kde bydlí, to je pak zle. A když politici na tuhle logiku přistoupí, nemohou udělat nikde nic, protože všude někdo bydlí. Právě proto je tolik důležitá kampaň, o které jsem mluvil. Je potřeba lidem vysvětlit, že když zmizí z veřejného prostoru auta,lepší se jejich každodenní život ve městě. Mě by se třeba moc líbila kampaň Na kole do práce, kterou uspořádal Auto*mat, ale daleko víc by mě těšilo, kdyby to udělala pražská radnice. Třeba i ve spolupráci s tou neziskovou organizací, ale bylo by jasné, že je to kampaň magistrátu, a primátor by jel občas do práce na kole. Pak by se mohla otevřít i širší debata o dopravním plánování a vůbec o veřejném prostoru, protože česká města se dopouštěla a stále dopouštějí chyb v plánování.

Kterých?

Plánují se podle nápadů a myšlenek ze 70. let, přitom svět už je jinde. Důsledkem toho je, že v našich městech, i když ne cíleně, vlastně diskriminujeme dvě skupiny obyvatel. Příklad, dnes jel můj syn v Olomouci na rovníčku a protože jsme zaspali, tak nejrychlejší možností bylo kolo. Jeli jsme po silnici spojující Olomouc s Chomoutovem, kde ale není žádná cyklostezka, proto jsem musel jet s ním. Chci tím říct, že děti a mládež prostě nemůžete pustit třeba do školy nebo na trénink na kole, to by byla v podstatě vražda. Stejně tak všudypřítomná auta diskriminují seniory, kteří se už bojí v hustém provozu řídit. My jsme třeba jednou

¹ Poznámka redakce: Burgermeister

pozorovali ve Zlíně, což je automobilové město, jednoho dědouška. Vedl kolo a tak špatně chodil, že to vypadalo, že každou chvíli upadne. Pak se ale najednou vyhoupl na kolo a byl pryč. Tehdy jsme si uvědomili, jak významným nástrojem může být kolo pro seniory. Jinými slovy, děti a starší lidé jsou dvě velké skupiny, kterým by možnost dopravy na kole hodně ulehčila život ve městě. A najednou nejde jen to, jestli mohou třicetiletí a čtyřicetiletí manažeři jezdit do práce na kole, tedy lidé, kteří by to zvládli i v autě, ale jde i o ty skupiny obyvatelstva, které autem jet nemohou.

Zdá se mi, že při své práci často narážíte na nějakou formu odporu. To musí být ubíjející, přesto vyhořele nepůsobíte. Kde berete pořád nadšení?

Hlavně z lidí na radnicích i jinde, kteří jsou do toho také zapálení a spousta věcí už se jim podařila prosadit a zrealizovat. To mě nabíjí, protože je pravda, že nějaká forma vzdoru je poměrně častá. Nebo spíš laxnost. Lidé se k něčemu zavážou a pak stejně nic nedělají. Ale města jako Uherské Hradiště, kde mají úředníci za zády starostu, tam vím, že je na čtyři roky vystaráno a to město se citelně změní. Stejně tak už zmiňované Pardubice, jejichž cyklokoordinátor studoval v Kodani, takže ví, co všechno je možné, a má podporu radnice. Proto věřím, že to město bude vypadat třeba už za tři roky jako Amsterdam. A jestli se to povede, může následovat dominový efekt, protože lidi z jiných měst se budou ptát, proč to u nich není.

Tu práci ale dělám už od začátku proto, že ke svému životu potřebuji pohyb, jezdím na kole a štvu mě, že tady nejsou zdaleka takové podmínky jako v Holandsku, Dánsku nebo třeba hned tady za hranicemi v Drážďanech. A když narazím na lidi stejné krve, vím, že to má cenu.

Jaroslav Martinek
(*12.7.1969)

Cyklistikou se zabývá celý svůj profesní život. Po promoci v roce 1993 pracoval na olomouckém magistrátě, kde koordinoval rozvoj cyklostezek ve městě. O čtyři roky přešel do Centra dopravního výzkumu, v.v.i., jehož zaměstnancem je dodnes a kde působí jako vedoucí oblasti nemotorové dopravy. V roce 2004 připravil pro vládu dokument s názvem Strategie cyklistické dopravy v ČR, který vláda ještě téhož roku schválila. Od roku 2009 se stal národním cyklokoordinátorem s cílem spolupracovat při implementaci daného materiálu.