TEXT A FOTO: JIŘÍ JUŘÍK



Oblíbená a frekventovaná cyklostezka v Modřanech podél Vltavy

Dojelo to už i do Prahy



Cyklista v běžném silničním provozu

Je to asi věčné téma – cyklista ve městě, natož v Praze! Pro mnohé je toto spojení nemyslitelné, pro jiného je to výzva ke změně, samozřejmě ke změně k lepšímu, pro jiného každodenní realita. Skutečností je, že časy se mění a s nimi i městská cyklistika a její vztah k nejširšímu okolí. Podívejme se nyní podrobněji na onen vztah jízdy na kole a města, konkrétně přímo toho hlavního, tedy Prahy.

JAK TO BYLO

Po městě se začalo jezdit současně s vynálezem bicyklu. Ale to byla zcela jiná doba, doba kočárů, povozů a pěších. Velký rozmach jízdy na kole jako způsob dopravy nastal začátkem minulého století. Jistě se každému vybaví muž v baretu s vyhrnutou nohavicí a bandaskou zavěšenou na řidítkách. V určitém období obrázek to velmi častý, zvláště v blízkosti továren či nádraží. Zkrátka kolo sloužilo po desetiletí některým vrstvám jako běžný dopravní prostředek.

S rozmachem hromadné dopravy začal pomalý ústup cyklistiky jako dopravy a oproti jiným městům byla tato změna v Praze rychlejší. Je nutno přiznat, že cyklistická tradice nebyla v Praze nikdy tak rozvinutá jako v jiných městech. Je to dáno několika faktory, nejčastěji citovaným je kopcovitost města, dále stísněné historické centrum a již zmiňovaná poměrně kvalitní hromadná doprava.

Další velký úpadek cyklistické dopravy nastal s masivním rozšířením osobních automobilů v druhé polovině 20. století, kdy vzrůst individuální automobilové dopravy byl deklarován jako jeden z úspěchů socialismu. Naopak, kdo jezdil na kole, byl považován za lehce podezřelého zpátečníka. A začala masivní výstavba silnic, dálnic, a tím pro cyklisty nastalo období „dál nic“. Prostě na pojem cyklostezka se, alespoň v Praze, nějak zapomnělo. Cyklistika jako druh dopravy se přeměnila na sport či rekreační povyražení. V Praze do práce dojížděli jen podivíni, anarchisté či jinak podezřelí živlové. Poslední větu berte se značným nadhledem, i já dojížděl dobrovolně na kole z Vinohrad do Dejvic. Až na Kampu nic moc.

DOBA PŘEDSOUČASNÁ

I přišla revoluce. Nejen ta sametová, ale tak trochu i cyklistická. Do Čech začaly proudit výrobky z toho dosud nedostupného Západu, a tím i kola, na kterých se dalo jezdit. Favorit, Eska, Velamos, Sobi a další nechť prominou, ale s produkcí světových značek se jejich výrobky stěží mohly porovnávat. Ještě horší situace byla v cyklistické infrastruktuře. Opět zůstáváme v Praze u chybějících cyklostezek, stojanů na kola, možnosti přepravy kol prostředky MHD a dopravních úprav, zohledňujících potřeby cyklistů. O celkové bezpečnosti jízdy na kole po Praze nemluvě. Začátkem devadesátých let nastala druhá vlna automobilizace společnosti. Automobil stále více vládl všemu. Toto horečné období výměny žigulíků, wartburgů natož trabantů za ojetiny západní provenience, ale i nákupy nových vozů přineslo potřebu stále většího prostoru nejen pro pohyb, ale i pro parkování přibývajících automobilů. Vlivní podnikatelé, politici a voliči jezdí po Praze přeci v autech, tak proč neukousnout támhle z chodníku, tady z trávníku a nerozšířit vozovku či parkoviště. A opět se při těchto nových stavbách nějak zapomnělo na ty podivíny, kteří chtějí po Praze jezdit na kole.

SKORO SOUČASNOST

A jsme již takřka v současnosti, přesněji v roce 2002, kdy se v srpnu vylila z břehů Vltava a nastal totální dopravní kolaps. Jediné, co po Praze opravdu jezdilo, byly autobusy, kterým byly vyčleněny zvláštní pruhy, a samozřejmě jízdní kola, znovuobjevená jako dopravní prostředek. Voda opadla, ale kupodivu neopadl zájem o jízdu na kole po městě. Lidé si uvědomili, že lze ke každodennímu životu přistupovat i jinak. Navíc se stále více projevovala disproporce mezi počtem automobilů na jedné straně a nedostatečnou kapacitou komunikací a parkovacích míst na straně druhé. A tak se začalo více jezdit na kolech, a tím i požadovat cyklistické standardy běžné v zemích, kde, mírně řečeno, mají před námi náskok. Největší tlak byl logicky na výstavbu cyklostezek, tedy komunikací určených pro cyklisty, bruslaře a pěší, oddělené od motorové dopravy. A opravdu se věci daly do pohybu a cyklistika začala být viditelnější i v Praze. Na magistrátu začala působit pracovní skupina, později přímo komise, tlak zdola působily občanská sdružení a iniciativy, ale především jízda na kole do práce či na nákupy přestala být něčím abnormálním. Pod touto novou realitou se začaly dít i konkrétní věci. Tedy vznikaly kýžené cyklostezky, můžeme převážet kolo v metru, k dispozici jsou stojany na kola, začaly svítit první semafory pro cyklisty… Bohužel mnoho změn rozhýbaly teprve lidské oběti z řad cyklistů.

ŽE BY SOUČASNOST?

Je konec roku 2007 a uběhlo více než 100 roků od pomyslného začátku tohoto článku. V Praze vznikla řada nových cyklostezek. Cyklistika se stala nedílnou součástí většiny volebních programů našich politických stran. Po Praze jezdí na kole stále více lidí. K tomu ještě připočtěte zahraniční turisty, využívající rozrůstající se nabídky půjčoven kol. No, jsme trošku jinde, než třeba před pěti roky, natož při ještě větším ohlédnutí. Nicméně! (a těch vykřičníků by mohlo být více) Nicméně je stále co dohánět. Naštěstí povědomí nejen regionálních politiků o potřebách cyklistů ve městě se zlepšilo, a tak se na hmatatelné výsledky v jejich přístupu k této problematice čeká stále kratší dobu. Snad největší změnou je právě přístup města (myšleno Magistrátu hl. m. Prahy) k cyklistům a cyklistice jako takové. Prostě změna filozofie. Až doposud byla cyklistika chápána jako cosi na okraji, co se má provozovat stranou veškerého dění, izolovaně, jen a pouze na oněch cyklostezkách. Z toho pak vyplývala určitá bezradnost či nejistota řidičů ve vztahu k cyklistům, které náhle potkali uprostřed běžného provozu. Prostě nevěděli, jak se zachovat, dát tomu nicotnému cyklistovi přednost zprava, jet za ním nebo jej za každou cenu předjet, a tak dále. Přitom v cyklisticky rozvinutých zemích je cyklista chápán jako rovnocenný účastník silničního provozu, ne-li jako účastník prioritní, neboť ten nejzranitelnější. Kolo není chápáno jen a pouze jako sportovní náčiní, ale jako dopravní prostředek. Jezdec na kole prostě patří do běžného provozu, a to s maximálním zohledněním jeho bezpečnosti a komfortu při jízdě.



Když se zavře nábřeží, nastane cyklistická idyla

NYNÍ A NADÁLE

Jak by se měly výše naznačené změny projevit v praxi? Na prvním místě je bezpečnost cyklistů při jízdě po městě. Jak již bylo uvedeno, jezdec na kole do běžného provozu patří a musí být ostatními účastníky chápán jako rovnocenný partner. K tomuto musí přispět nejen osvěta mezi řidiči automobilů, ale především konkrétní opatření, zajišťující cyklistům bezpečný prostor mezi auty. Jedním a zřejmě nejjednodušším, a proto snad i nejrozšířenějším opatřením, budou speciální pruhy pro cyklisty, vyznačené přímo v hlavním dopravním prostoru. Prostě se ubere místo pro auta a na ušetřeném prostoru vznikne pruh jen a pouze pro cyklisty. Tyto jízdní pruhy jsou obvykle jednosměrné a vyznačené červenou barvou. Obdobné řešení se nabízí ve společném využívání oddělených pruhů pro autobusy MHD a cyklisty. Příkladem budiž na podzim 2007 nově otevřená pražská ulice Pobřežní. Další rozšiřující se novinkou je možnost jízdy na kole jednosměrkou v protisměru, samozřejmě pouze tam, kde to bezpečnostní a rozměrové podmínky umožní. Podobných opatření lze postupně očekávat více.

A jaký že je všeho tohoto snažení cíl? To snad již vyplynulo z předešlého textu. Opětovně začlenit cyklistickou dopravu do běžného provozu. Přeměnit Prahu, ale i další města na místa příznivá a bezpečná pro cyklisty. Naučit řidiče, že jezdec na kole není lovná zvěř. No a v důsledku je zde jeden nemalý, ale nutný cíl. Nenápadně, leč postupně vytlačit auta z center měst. Zavést alternativní způsoby dopravy, mezi něž cyklistika patří. Zkrátka vrátit ulice lidem, tedy pěším a cyklistům.

