

# PŘES PRÁH 4/2010

ČTVRTLETNÍK NA PODPORU ŠETRNÉ  
A ZDRAVÉ DOPRAVY DĚTÍ VE MĚSTĚ

BEZPEČNÉ  
CESTY  
DO ŠKOLY



ŠETRNÁ  
DOPRAVA



PRAŽSKÉ  
OVZDUŠÍ





## Obsah

**Slovo na úvod... 1**

**Informační servis  
Pražských matek... 3**

**Bezpečné cesty do školy... 5**

**O bezpečných cestách se  
studenty a pro studenty  
i žáky... 11**

**Iniciativy na podporu  
chůze a cyklistiky ve  
městech...13**

**Územní plánování...28**

## Slovo na úvod

### **Proč potřebují děti bezpečně chodit?**

Často mám dojem, že rodičům ani pedagogům není na začátku našich projektů docela jasné, proč se věnujeme dopravě, a tak jim z očí čtu otázku: „To opravdu nevidíte na ulicích větší nebezpečí pro děti než auta? Drogy, dealéri, pedofilové a násilníci vám nevadí? Vždyť my vozíme děti autem právě proto, abychom je před nebezpečím uchránili!“

### **Děti potřebují pevně zdraví a samostatnost**

Ano, nebezpečí dnes sice opravdu číhá na děti takřkajíc na každém rohu, ale – po pravdě řečeno – číhalo na ně vždy, jen trochu jinak a jinde a možná se o něm méně mluvilo. Každopádně to není důvod k tomu, abychom své ratolesti dovezli autem až na práh dospělosti. Naopak bychom je měli naučit co nejdříve

zvládat všechny nástrahy života a vytvořit jim k tomu vhodné podmínky – tím je ochráníme nejlépe. V praxi to neznamená nic jiného než zajistit jim dobrou fyzickou kondici a podmínky k tomu, aby se mohli co nejdříve osamostatnit. A právě to jim současný stav a organizace autoprovozu v Praze i v dalších městech a obcích znemožňuje.

### **Auta jsou nebezpečná, znečišťují životní prostředí a škodí zdraví!**

To je jeden z paradoxně neúspěšnějších reklamních sloganů světoznámé automobilky Volvo – a naprosto pravdivý.

Čím jich je více, tím je to horší. Autodoprava v Praze je podle odborníků například takřka výlučným zdrojem poletavého prachu obsahujícího velice nebezpečné mikročástice



(viz Přes práh č.2,3/2010) a produkuje řadu dalších zdraví nebezpečných látek. V důsledku znečištěného ovzduší se zkracuje předpokládaná délka života i jeho kvalita a zvyšuje se počet lidí s onemocněním dýchacích cest. Zhoršuje se i průběh těchto onemocnění a nakonec i vlivem zhoršené kvality ovzduší umírá a trpí přinejmenším tolik lidí jako na následky autonehod.

### **Nehody, obavy a neduhy**

Na silnicích ukončí v ČR každoročně svůj život téměř devět set lidí, z toho téměř 40% tvoří mladí lidé do 30 let. Kvůli tomuto nebezpečí rodiče děti vozí autem do školy i jinam až do věku, kdy by se už dávno měly dopravovat – a i jinak se o sebe přes den postarat – samostatně. Přílišná závislost na automobilu má za následek nedostatek pohybu i otužilosti, který se podepisuje na zdravotním stavu nejmladší generace a přispívá k většině civilizačních chorob včetně obezity, cukrovky, kardiovaskulárních onemocnění i nemocí pohybového ústrojí.

### **Přemíra aut ubíjí ve městech společenský život**

Dětem i dospělým auta výrazně **ztěžují společenský život**, který se v minulosti odehrával především na ulicích a náměstích, na nábřezích a v parcích i dalších místech veřejně sdíleného prostoru, kde se lidé mohli volně a bezpečně procházet nebo kde mohli posedět v družném rozhovoru. Děti dnes ztrácejí možnost venku při hrách navazovat přátelství, pěstovat si je a poznávat přitom prostředí, v němž žijí. **Veřejný prostor ovládají ve městě automobily – a lidé, zejména děti, jsou zatlačováni do uzavřených prostor jako zvířata do nor.**

Abychom zase mohli z nor svého soukromí vylézt a žít společně barvitěji a dobrodružněji, je třeba po městě více chodit a méně jezdit autem. Proto musíme pro chůzi vytvořit bezpečnější a atraktivnější infrastrukturu a přesvědčit nevěřící většinu i politiky, že chodit je dobré.

### **Iniciativy na podporu chůze či cyklistiky**

Potřebu zrovnoprávnit nejslabší účastníky provozu – děti, pěšáky, lidi s omezenou pohyblivostí, seniory atp. – nepocituje jen občanské sdružení Pražské matky. Po celé Evropě i jinde ve světě můžeme pozorovat velké množství iniciativ, dokonce i vládních a mezivládních, které se snaží tento požadavek uvést do praxe. Čtvrté číslo Přes prahu jsme se rozhodli věnovat občanským iniciativám podporujícím pěší nebo cyklistickou dopravu ve městech v České republice. Myslíme si totiž, že by tyto skupiny měly mít lepší možnost vzájemně se poznávat, naučit spojovat své síly, podporovat se a spolupracovat jak při vlastních činnostech, tak i ve snaze působit na veřejnost i politiky. Tento způsob práce, který zvyšuje účinek i dosah těchto iniciativ, totiž v českém dolíčku ještě příliš nezdolal.

Milí čtenáři, doufáme, že se rádi seznámíte se všemi přesvědčenými „chodci“, které Vám představíme, že Vás jejich činnost zaujme a možná Vás bude inspirovat i k vlastním výkonům.

Jsmo zvědaví na Vaše reakce a těšíme se na objednávky časopisů, které prosím adresujte redakci – viz adresa na obálce – stejně jako požadavky na inzerci. Obzvláště uvítáme příspěvky studentů i žáků, kteří jsou pro nás nejen rovnoprávními účastníky dopravního provozu, ale i cenými spolupracovníky při našich aktivitách a projektech.

Pěkné počení přeje  
Jarmila Johnová  
[jarmila.johnova@prazskematky.cz](mailto:jarmila.johnova@prazskematky.cz)

# Informační servis PRAŽSKÝCH MATEK

## Bezpečná cesta do školky

13.9. 2010 proběhla na území Prahy 3 anketa mezi rodiči dětí, které docházejí do školek pěšky. Cílem akce bylo zmapovat nebezpečná místa na komunikacích a začít proces jejich lepšího zabezpečení z hlediska pěší dopravy – více na [www.prechody.cz](http://www.prechody.cz).

### Jak vypadá opravdová městská třída?

Městská třída – to je prostě klasa! Bulvár s obchody a stromy, korzující návštěvníci, tramvaje, světla, zajímavé výklady, projíždějící vozidla. Nic z toho již nemá naše pražská severojižní magistrála – již všeobecně uznávaná jako urbanistická chyba ze 70. let. Ulice s luxusními byty a tramvají na Karlov se změnily v neobyvatelné stoky, kterými proudí v každém směru na 50 000 vozidel. Nepřetržitý tok aut, hluk, zápach spalin, svodidla, nepřekročitelná bariéra mezi centrem a krásnými městskými částmi jako jsou Vinohrady, Žižkov a Karlín, ale i Pankrác a Holešovičky. Místo, jemuž se každý rád vyhne. Může takové dálnice ve městě pomoci, když se na osmi stech metrech zanoří do tunelu v ceně kolem desítky miliard? Jaké přínosy a nevýhody by měly navrhované studie tunelů a jak by bylo možné tento bolavý úsek ve městě řešit lépe najdete na webu [www.zklidnete-magistralu.cz](http://www.zklidnete-magistralu.cz).

MV

## Soutěž světel

Blik – zelená – a můžeme vyrazit. Ale honen! Pokud máme na překonání ulice široké dvakrát dva pruhy pět vteřin, musíte běžet rychleji než 10 km/hodinu. Jinak bude řidičům připadat, že ve vozovce už nemáte co dělat. Odbočující auta se snaží projet před vámi, další auta se vám řítí těsně za zády. I když vám některý semafor přidá k dobru další dvě vteřiny, nejste na tom o moc lépe: Museli byste běžet rychleji než 7 km/h. Prostě při obvyklé rychlosti chůze 4 km/hodine se na těch 15 metrech přechodu octnete sotva v polovině a už vám svítí červená a zprava zleva do vás najíždějí netrpěliví řidiči.

### Máme pro vás soutěž:

1. Kde Vám připadá situace na přechodu se světly nejhorší? (V jednom směru chodec několikrát musí čekat na dalších a dalších semaforech, jako je například křižovatka u Jiráskova mostu.)
2. Najdeme místo, kde pěšák musí nejdéle čekat? (Zatím všichni tipovali semaforey přes Veletržní na Letenském náměstí.)
3. Které místo v Praze má nejkratší zelenou pro chodce? Jsou v Praze místa, která ani neodpovídají normě, tedy kde zelená pro chodce svítí kratší dobu než 7 sekund?

Své tipy pošlete na adresu [michaela.valentova@ekopolitika.cz](mailto:michaela.valentova@ekopolitika.cz) a můžete vyhrát sadu odrazových přívěsků.

MV

## Ukončování školních projektů BCŠ v Praze

19. listopadu přesně rok po tragické nehodě, při níž zemřela 8 letá školáčka ze ZŠ Lupáčova, skončil projekt Bezpečné cesty do školy předáním dopravní studie magistrátu a radnici Prahy 3. Děti při mapování svých cest skutečně identifikovaly místo, kde dívka zemřela jako nejnebezpečnější (nejčastěji je označily na mapě) v okolí školy. Projektant firmy EDIP, který zpracoval studii, navrhl, jak toto a další dvě místa zabezpečit. Předány byly i studie v ZŠ Kunratice (25.11.) a ZŠ Újezd nad Lesy (23.11.), kde se řešil především prostor před školou a v souvislosti s tím i dovážení dětí autem. Gymnázium Elišky Krásnohorské s přilehlými školami řešily především příliší intenzivní provoz na Michelské ulici a nebezpečí pro děti docházející do škol pěšky. Studenti navrhovali i cyklotrasy pro cestu do školy a umístění autobusové zastávky. Více rubrika BCŠ a [www.prazskematky.cz](http://www.prazskematky.cz)

JJ

## Garáže a baldachýn: další zásek do Letenské pláně

Kaplického knihovna nebo Pavilon Slovanské epopeje by na pár let debat o Letenské pláni stačily, jenže se nedávno objevilo další téma – povrchové úpravy související s výstavbou tunelu Blanka. První diskutovanou úpravou je val nad podzemními garážemi, které zřejmě díky chybě projektu budou vyčnívat až 1,8 m nad povrch. Val má místy dosáhnout až 6 metrů nad současnou úroveň pláně. Podle Prahy 7 je třeba tímto způsobem garáže zakrýt. Druhým tématem je tzv. baldachýn, střecha, která by zakryla val nad garážemi. Zadavatelem zakázky na úpravu Letenské pláně je Útvar rozvoje města, příspěvková organizace hl.m. Prahy.

## Krátká historie Letenské pláně

Letenská pláň představuje historicky nezaštatvené území, které je od 19. století parkem. Týden po 17. listopadu roku 1989 se zde sešlo na 800 000 lidí při demonstracích proti komunistickému režimu. Pláň je nyní pro mnoho Pražanů a Pražanek hlavně místem pro trávení volného času, i když tuto funkci narušila stavba tunelu.

## Nepodzemní garáže

„Nechtěli jsme to dělat nějak složitě architektonicky, ale spíš vše schovat - srovnat terén, zakrýt sjezd do tunelu Blanka, překrýt garáže a udělat něco jako přirozené hlediště,“ řekl pro Hospodářské noviny k valu a baldachýnu jeden z autorů studie. V jednáních o těchto úpravách z řad některých místních občanů, opozičních politiků a odborníků zaznívá odsudek toho, že podzemní garáže vůbec vystupují na povrch.

## Kritika valu a baldachýnu

Zmíněné návrhy jsou kritizovány z hlediska historické podoby Letenské pláně. To znamená, že se argumentuje volnou průchodností a neoddělením této pláně od silnice Milady Horákové. Val by zde vytvořil bariéru a baldachýn by mohl bránit výhledu na Hrad. K celé věci vznikla petice, která je na stránkách o.s. Zachraňme Letnou.

## Neochota radnice

Důležitým aspektem kauzy je určitá neochota radnice Prahy 7 probrat celý projekt s občany (viz peripetie ohledně setkání v KC Vltavská na konci září) a nekoncepční řešení prostoru symbolického významu jako je Letenská pláň, tj. bez architektonické soutěže.

*Anna Anděrová, studentka architektury na ČVUT, [anna\\_anderova@yahoo.com](mailto:anna_anderova@yahoo.com)  
z webu Prague Watch – kauzy*

# BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

## BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY (BCŠ) A NA ZELENOU 2010

**Program Bezpečných cest v České republice (více o programu Přes práh 1/2010) zatím koordinují dvě nevládní organizace: občanské sdružení Pražské matky v Praze pod stejnojmenným názvem a Nadace Partnerství s názvem Na zelenou v celé republice (mimo území hlavního města).**

Program je určen všem typům škol a zařízení, které pracují s dětmi a usilují o zvýšení dopravní bezpečnosti a podporují děti v šetrných způsobech dopravy do školy (tedy pěšky nebo na kole). Do České republiky jej uvedlo na konci devadesátých let sdružení Pražské matky, které se inspirovalo podobným státem garantovaným programem Safe Routes to Schools ve Velké Británii a čerpal také ze zkušeností dalších iniciativ nejen v Evropě, ale například i v newyorském Bronxu, kde z iniciativy rodičů, vznikla spolupráce mezi školou a místní radnicí s cílem umožnit rodičům s dětmi chodit bezpečně pěšky do školy.

Pražské matky se od devadesátých let snažily pomáhat školám v jejich snahách po zvýšení dopravní bezpečnosti svých dětí zejména na jejich pěších cestách. V roce 1998 navázaly osobní kontakt s představitelem nevládní britské organizace Sustrans (Sustainable Transport – udržitelná doprava), z jejíž iniciativy tento projekt vznikl a která jej nadále rozvíjí. Postupně tak vyvinuly společně s Nadací Partnerství metodiku programu tak, aby odpovídala podmínkám v České republice a začaly jej každoročně vyhlášovat a usku- tečňovat za finanční podpory hlavního města a Nadace NROS na území Prahy. Program Nadace Partnerství s Názvem Na zelenou pů-

sobící ve větším měřítku po celé ČR je zase financován s pomocí skupiny AXA.

## Na zelenou 2010

V roce 2010 bylo podpořeno celkem 11 projektů na základních a mateřských školách mimo hlavní město.

V první fázi proběhlo mapování okolí, předání školních map nebezpečných míst a dalších potřebných podkladů (sčítání intenzity dopravy a vyhodnocení dotazníkových šetření) dopravním odborníkům, kteří na jejich základě pracovali o prázdninách na dopravních studiích s odbornými návrhy dopravního zklidnění okolí škol. Na všech školách také probíhaly během projektu doprovodné akce ve spolupráci s konzultanty a členy pracovních skupin, především policie. Ve druhé části projektu po prázdninách přistoupily školy k realizaci opatření na podporu udržitelné dopravy (což byly většinou přístřešky na kola) a v některých školách také vytvořily strategický plán na podporu pěších a cyklistických cest žáků do školy – tzv. školní plán mobility.

**Mateřská škola v Ostravě – Porubě**, kam chodí žáci s mentálním a zdravotním znevýhodněním, tvoří jedinou výjimku mezi zapojenými školami. Zde pro školáčky zároveň s první etapou skončil celý projekt. Školní mapu předali přímo starostovi obce, se kterým navázali spolupráci a který projekt podporuje.

Ve školce pro děti a rodiče uspořádali dopravní odpoledne a slavnostně otevřeli malou zahradní cyklostezku. Bylo zakoupeno 5 dětských kol, teleskopická tyč pro méně zdatné cyklisty (možnost cyklovýletů pro děti s handicapem – autisté, děti s Dawnovým syndromem...) a dětské cyklistické přilby. Ve spolupráci s městskou policií se uskutečnily 2 besedy na téma bezpečnost na silnici.



*Mapovalo se i ve školce*

**ZŠ Antonína Sochora v Duchcově** zmapovala okolí školy velmi pečlivě, s anketou o dopravních problémech, nebezpečných místech a jejich řešeních oslovila i veřejnost. K parkování kol škola využije místnost původně určenou pro uskladnění brambor. Žáci si budoucí kolárnu sami vymalovali podle vlastních návrhů. Na konci dubna proběhla také akce ve spolupráci s Policií ČR, kdy členka pracovní skupiny spolu s žáky sledovala chování dětí na přechodech.



*Namísto brambor tu jsou kola. Děti si v Duchcově kolárnu samy vymalovaly*



*Diskuse pracovní skupiny nad mapou*

**ZŠ Školní v Chomutově** spojila své síly s iniciativou Auto\*mat a během projektu uspořádali ranní cyklojízdu do školy, které se zúčastnili i rodiče a učitelé. Cyklovýlet do okolí města a cyklistický kurz pro žáky vyššího ročníku měl také velký úspěch. Škola spolupracuje s Policií ČR i Německa, na podzim chystají akci Týden s policií a chtějí se také aktivně zapojit do Evropského týdne mobility.



*V Chotovinách využili k mapování interaktivní tabule*

**ZŠ Chotoviny** využila k mapování interaktivní tabuli a zahájila projekt ještě před získáním grantu. Během projektu uspořádali cykloodpoledne pro děti z mateřské školy. Projektový den o dopravě doplnili výzvou pro rodiče, aby nechali auto doma a do školy doprovodili své děti pěšky nebo na kole. Výzva měla velký úspěch a škola bude akci pravidelně opakovat.





*V Kostelní Lhotě mapovaly nejen děti, ale dotazníky zodpověděli skoro všichni občané*

**V Kostelní Lhotě získala grant dvoutřídní základní škola**, která v malé obci zapojila skoro všechny občany do dotazníkového šetření. Škola plánuje zapojení do soutěže malých cyklistů.



*Spolupráce s Policií ČR měla úspěch – děti s nimi posuzovaly chování řidičů*

ní řidičů a rozdávali sluníčka nebo citróny. Ve škole a na obecních nástěnkách zorganizovali výstavu žákovských prací na téma Bezpečnost v dopravě.



*Žáci se zdravotním znevýhodněním se v rámci projektu učily samostatnému pohybu po komunikacích*

**ZŠ Kyjov** pro žáky se zdravotním a mentálním postižením začlenila projekt Na zelenou do dlouhodobého výukového programu Bezpečně v provozu. Během roku pořádá různé dopravní soutěže a žáci se zdravotním postižením a zdravotním znevýhodněním se v rámci projektu mají možnost naučit samostatnému bezpečnému pohybu po komunikacích, což povede k jejich větší integraci do společnosti.

**ZŠ v Leštině** v Olomouckém kraji, kam chodí žáci od 1. do 5. ročníku, podporuje cyklistiku a proto uspořádala pro žáky 5. třídy cyklovýlet. Společně s Policií ČR sledovali děti chová-



*V Ostopovicích mapovaly všechny domácnosti – děti jim rozdávaly dotazníky s letáčky*

**V Ostopovicích** u Brna zapojila mateřská a základní škola do projektu všechny domácnosti v obci, kterým rozdávali letáčky a dotazníky. V dubnu uspořádali akci Zebra – bezpečné přecházení komunikací. Velký úspěch měl cyklistický výlet pro žáky 3. – 5. ročníku a jejich rodiče a prarodiče přírodním parkem Bobrava na Brněnsku.

**Ve Vodňanech na projektu spolupracují dvě základní školy**, prováděli společné mapování a vznikla jedna dopravní studie zahrnující okolí obou škol. Ve školách proběhla sou-



*Ve Vodňanech se spojily při mapování dvě školy*

těž o logo projektu a kampaň pro používání cyklistických přileb. Žáci 4. tříd se ve spolupráci s Policií ČR zúčastnili dopravních hlídek (kontrola chování chodců při přecházení vozovky). Součástí projektu byl také dopravní kurz pro žáky 5. tříd – vybavení a údržba jízdního kola, pravidla silničního provozu, první pomoc, a cyklokurz pro osmé ročníky.



*Ve Vrchlabí přesvědčili úřad, aby se více věnoval bezpečnosti chodců*

**Ve Vrchlabí** se již ve fázi podání přihlášky podařilo přesvědčit úřad, aby se více věnoval bezpečnosti v dopravě a dopravní studii, která zde vzniká, bude pokrývat celé město. Škola byla vyzvána, aby spolupracovala i na dalších projektech souvisejících s životním prostředím ve městě – dotazníkový průzkum o dostupnosti kontejnerů na tříděný odpad. ZŠ Školní také bude shromažďovat a uveřejňovat informace o aktivitách pořádaných v rámci Evropského týdne mobility. Ve vstup-

ní hale zámku, kde sídlí městský úřad, proběhla výstava *Bezpečně po Vrchlabí*.

*Barbora Kolárová – projektová manažerka Nadace Partnerství, barbora.kolarova@nap.cz*

## **Bezpečné cesty do školy 2010 v Praze Společný program hlavního města Prahy a o.s. Pražské matky a Oživení**



V Praze byly podpořeny z dopravního rozpočtu hlavního města 4 školy právě tak jako minulé roky. Některé školy však mapovaly spolu se sousedními školskými zařízeními. V Praze se dosud nedaří tak jako v některých menších městech a obcích zapojit více občanů bydlících či pracujících v okolí školy. Prostředí velkého města je mnohem anonymnější, a tak je zde i těžší zapojit větší měrou rodiče a někdy i úředníky a radní městských částí. Na druhou stranu se díky delší tradici podařilo v Praze realizovat mnohem více stavebních úprav navržených v rámci Bezpečných cest a podařilo se navázat dobré vztahy škol i našich sdružení s několika radnicemi i jejich úřady, s nimiž se spolupráce na zklidňování dopravy pěkně rozběhla a někdy zklidňování pokračuje samo bez našeho „popostrkování“. Dlouhodobou bolestí zůstává nepochopitelný rozdíl mezi investicemi do pěšáků a do automobilistů. Hlavní město investuje miliardové částky do dopravních staveb pro auta, zatímco rozpočet BESIP, z něhož je většina opatření v rámci programu Bezpečných cest fi-



Návrh řešení nebezpečné křižovatky Prokopova, Rokycanova – studie firmy EDIP

nancována, každoročně klesá. Respekt si zaslouží pedagogové, kteří se ujali té mravenčí a na čas náročné práce nad rámec svých povinností. Na západ od nás bývají takové projekty také věcí učitelů, nadšenců nebo zarputilců, ale přece se jen těší větší podpory státu i obce. Ocenění patří i dětem, z nichž máme radost, že jim to samostatně myslí.

**ZŠ Lupáčova Praha 3** se do programu přihlásila z podnětu pana Bradleyho Walkera, jehož osmiletou dcerku Anežku srazil a na místě zabil cestou ze školy nákladník jedoucí na stavbu. Pracovní skupina i děti odvedly skvělou práci, přestože se zapojily do programu o něco později než ostatní školy. Mapování i dotazníkové šetření proběhlo promyšleně a velice důkladně. Děti mimo jiné počítaly opakovaně i dopravní intenzity a škola zpracovala plán mobility. Z mapování žáků vyšla jako nejnebezpečnější místo křižovatka, kde zemřela Anež-

ka. Dopravní studie firmy EDIP předložila návrh, který by zde bez velkých investic bezpečnost chodců zvýšil. Další problematické místo řešila studie před školou, kde rodiče vykládají své děti a zvyšují tak nebezpečí srážky, přestože v nedaleké Chelčického ulici je na zaparkování místa dost.

**ZŠ Kunratice** i místní veřejná práva se o bezpečnost dopravy v obci opravdu starají. Problémy jsou zde ovšem jako jinde s příliš velkou zálibou místních rodičů jezdit s dětmi až k vratům školy autem a intenzivním provozem na průtahu obcí. Škola vsadila nejen na výchovu dětí k odpovědným dopravním návykům, ale i na „nápravu“ rodičů. Zorganizovala pro rodiče Den bez aut, při kterém je nekompromisně nepustila do prostoru před školou. Dopravní studie navrhuje na základě dětského mapování řešit dopravní situaci a zklidnění v prostoru před školou v několika variantách a vymezuje parkovací stání jinde. Zaměřuje se i na dojíždění na kole. Jako v mnoha školách i zde děti totiž dávají přednost před všemi ostatními dopravními prostředky kolu. Proto se zde stává přístřešek, v budoucnosti jich zde budou mít



Mapování v Kunraticích

dokonce několik. I tato škola zpracovala svůj plán mobility, jehož cílem má být snížení počtu dětí, které budou jezdit do školy autem a podporu cyklistiky u dětí. Studii zpracoval projektant a cyklista Květoslav Syrový z firmy DIPRO.

ZŠ Újezd nad Lesy má podobný problém s dovážením dětí do školy a s přílišnou intenzitou autoprovozu. Je proto třeba se i zde věnovat nejen dětem, ale přes děti i rodičům, podobně jako v Kunraticích. Pedagogové s dětmi na ohromné plachty papíru nalepili nejen výsledky třídního mapování, ale i všechno, na co přišli, o čem mluvili a co v rámci mapování podnikali. Vytvořili tak velmi přehlednou mapu nejen dopravní situace s nebezpečnými místy, ale mapu svých aktivit a jejich výsledků.



*Den bez aut – studenti pražských gymnázií před radnicí Prahy 4*

Gymnázium Elišky Krásnohorské v Michli zapojilo do mapování i blízkou základní a mateřskou školu. Největším problémem je zde dopravní přetížení Michelské ulice a také přilehlých komunikací. Studentům také schází její bezpečné cyklistické trasy do školy. Studenti velice profesionálně zvládli zpracovat školní mapu a elektronickou prezentaci o svém mapování, kterou ocenil projektant Josef Kocourek z ČVUT jako nejlepší podklad, který kdy od studentů dostal. Škola navázala účinnou spolupráci s radnicí. Pan místostarosta Hudcovi odpovědný za dopravu se

poctivě a aktivně zúčastňoval všech jednání pracovní skupin. V rámci týdnu mobility škola zorganizovala 1. Velkou studentskou cyklojízdu, o níž jsme podrobněji informovali v minulém čísle.

*Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky,  
jarmila.johnova@prazskematky.cz*



*Studenti gymnázia prezentovali svůj projekt místostarostovi Hudcovi*

## **NAUČIT SE PŘEMÝŠLET O SOUVISLOSTECH DOPRAVY**

### **DVD na pomoc učitelům při environmentální výuce**

Občanské sdružení Oživení vytvořilo ve spolupráci s o.s. Pražské matky interaktivní výukové DVD pro základní a střední školy představující různé aspekty vlivu dopravy na životní prostředí ve městech a obcích. Žáci se zábavnou a živou formou seznámí s tématy ovzduší, hluk, zeleň, veřejný prostor, uhlíková stopa, pěší a cyklistická doprava, jejich vzájemnou provázaností a vlivem na náš každodenní život. Naším záměrem je naučit nastupující generaci myslet ekologicky, efektivně vyhledávat informace a pracovat s nimi, přemýšlet v souvislostech a aktivně řešit problémy, které se bezprostředně dotýkají každého z nás. V současné době probíhá testování DVD na školách. Máte-li zájem se do něj zapojit, kontaktujte nás na e-mailu: [eva.suchmanova@oziveni.cz](mailto:eva.suchmanova@oziveni.cz)



Ukázka z výukového DVD pro starší žáky



Ukázka z výukového DVD pro menší děti

# O BEZPEČNÝCH CESTÁCH SE STUDENTY A PRO STUDENTY I ŽÁKY

## CHCETE JEZDIT PO PRAZE BEZPEČNĚ NA KOLE? DEJTE O SOBĚ VĚDĚT!

### Reflexe z 1. Velké studentské cyklojízdy

#### Cyklistům zapovězeno? Omyl!

„Vezmeme to kolem Thomayerky pod Jižní spojkou na Kačerov a odtamtud na Spořilov, kde najedeme na Spořilovskou směrem na Bohdalec.“ Vězte, že tento popis trasy nevyšel z úst žádného vášnivého motoristy, jak by se nejen na první pohled mohlo zdát. Přesně výše pojmenovanými místy totiž projel bezmála třisetladvácetlíp peloton tvořený studenty gymnázií ze čtvrtého pražského obvodu v rámci Cyklojízdy pražských škol, happeningu, který byl z velké části organizován právě studenty samotnými a byl součástí dlouhodobého projektu s názvem Bezpečné cesty do škol.

#### Na kole za lepšími zítřky zítřky

Cyklisté, kteří tento peloton tvořili, chtě-



Studenti před radnicí Prahy 4 po cyklojždě 22. září  
„Chceme do školy jezdit na kole!“

li svou masovou účastí dát najevo nesouhlas se současným stavem dopravy v okolí a zároveň podpořit tento projekt, který se zaměřuje na řešení největších dopravních problémů v Praze 4. Jak tvrdí Dorka z Gymnázia Elišky Krásnohorské: „Jedině takovéhle akce pražské dopravě opravdu pomůžou.“ Kéž by. Třebaže motivace studentů byla všelijaká – viz názor Aničky z o rok vyššího ročníku, jemuž nelze vyčíst upřímnost: „Šla jsem tam hlavně pro-

to, abych nemusela do školy,“ podstatné bylo, že se podařilo ve spolupráci s městskou částí a policií zkoordinovat a zajistit bezpečný průběh akce, která rozhodně nebyla jen planým výkřikem bez odezvy, jehož by se bývala zúčastnila pouze hrstka „nadšenců“, ale patřičně zřetelným vyjádřením vůle několika stovek mladých lidí po upravení pomyslného žebříčku priorit, kteří naši zastupitelé alespoň doteď ctí v otázce dopravní infrastruktury.

### **Kolo jako plnohodnotný dopravní prostředek – proč ne?**

Narážím na nepoměr v dosavadních investicích do dopravní vybavenosti – a to zejména na úrovni celopražské – viz megalomanský projekt tunelu Blanka. Zjednodušeně řečeno, do obslužnosti pro automobily se investuje mnohem více než do výstavby cyklostezek a cykloinfrastruktury obecně. Samozřejmě na druhou stranu chápu, že pozice politiků není nijak záviděníhodná – stačí si uvědomit, kolik aut jezdilo po Praze v sedmdesátých letech minulého století a kolik dnes, kdy běžně jedna rodina vlastní dva vozy. Zkrátka stále je cítit větší poptávka po infrastruktuře pro „automobilisty“. Takže ono „poselství“ vyjádřené účastníky Cyklojízdy zdaleka nemělo být adresováno pouze zastupitelům, ale snad ještě více těm, kteří každé ráno den co den bez váhání usedají za volant, pro to, aby v pohodlí svého vozidla vystáli zácpu a pak nemohli zaparkovat. Kdyby si to polovina z nich rozmyslela – Praha by nebyla tak „zaccpaná“ a tudíž ti, kteří zrovna z technických či jiných důvodů auto coby rychlý a efektivní dopravní prostředek opravdu potřebují, by mohli projet v rámci města mnohem rychleji a bez komplikací.

### **V pět v Dejvicích, v Brně před šestou – to (dnes opravdu) stěží.**

V žádném případě nejsme přesvědčeni o tom, že auta jsou špatná (sám momentálně usiluji o získání řidičského průkazu), ale že auta zkrátka nejsou natolik vhodná do měst-

ského provozu, aby si zasloužila tak výsadní postavení a takové preference. Plně respektujeme, že finanční zdroje úřadů, dopravních odborů a dalších příslušných míst nejsou bezedné a oceňujeme, že se do cykloinfrastruktury v určité míře investuje, ovšem být se politici vcelku legitimně hájí faktem, že „nějaké cyklostezky přeci jen vznikly“, z našeho pohledu ale nikoli v dostatečné míře.

### **Nezůjme odstavnou kolej**

Pozice těch, kteří o alokaci investic rozhodují, jsou dále ztíženy tím, že zatímco automobilová vybavenost zde byla již od minulého režimu, cykloinfrastruktura je záležitostí v podstatě posledních dvaceti let a zkrátka není na co navazovat. Odpověď na tento problém je dvojitá – za prvé – v abstraktní rovině: tím spíš bychom měli více preferovat cykloinfrastrukturu, aby se pomyslné nůžky dále nerozevíraly a aby se jednou kolo stalo rovnocennou alternativou k autu, a za druhé – konkrétněji: právě primárně automobilové komunikace stačí pouze upravit přidáním pruhu pro cyklisty. Avšak spolužáčka z paralelní třídy Helena kontruje: „Bylo by to dobré, ale radši bych stejně jezdila po lese než po Praze. S autama to zkrátka není ono...“

### **Řidiči, cyklisté, chodci – jste na jedné lodi, buďte ohleduplní**

Tento pocit jistě sdílí mnoho z nás. A možná právě proto se tolik lidí nerozpakuje, a raději se obrní kovovou karoserií svého tunového vozidla. Jet na kole vedle aut v našem „kulturním prostředí“ totiž stále znamená být zranitelný a být vystaven trvalému nebezpečí. Tolerance a rozvaha je věc, kterou bohužel žádná striktní vyhláška, propracovaná infrastruktura, ani svědomitý politik některé řidiče naučit při nejlepší vůli nemůže – a bohužel taková „srážka s blbcem“, respektive s autem jím ovládaným, mívá pro cyklisty či chodce často velmi bolestivé následky. Stačí být v nesprávný čas na nesprávném místě, a lidský život může zcela zbytečně vyhasnout. To je ri-

ziko, které většina z nás nehodlá postoupit a není se čemu divit.

### Začátek dlouhé cesty

Nezbývá než věřit a svoji víru šířit i mezi ostatními, třeba i mezi „bezvěrci“. Mnozí úspěšní čeští manažeři s obdivem vzhlíží na západ a lamentují nad tím, že naše společnost by měla lépe hospodařit, změnit uvažování a podobně. Měli by si nejen oni uvědomit, že nemálo západoevropských měst se může pochlubit prvotřídní infrastrukturou pro cyklisty, natolik konkurenceschopnou ve srovnání s automobilovou, že v těchto městech téměř polovina lidí jezdí na kole do zaměstnání. Ano, opět se dostáváme k onomu bludnému kruhu – chybí zde v potřebném rozsahu infrastruktura, respektive vzniká pomalu. Ale jediná cesta, jak tento bludný kruh prolomit je ukázat, že jsou zde lidé – a není jich málo – kteří ví o tom, že auto není jediným a nejlepším řešením a že bychom měli hledat a podporovat alternativy. Demonstrovali jsme mimo jiné poptávku právě po takových alternativách a věříme, že bude vyslyšena. Jak uzavírá můj spolužák Václav: „*Udělalí jsme dobrý skutek.*“

*Petr Pospíšil,  
student Gymnázia Elišky Krásnohorské*



*Petr Pospíšil osobně při debatním turnaji*

# Iniciativy na podporu chůze a cyklistiky ve městech

Přestože chůze obstará v samotné Praze celých 25% veškerého každodenního dopravního výkonu a největší počet každodenních vnitroměstských cest, přestože představuje nejšetrnější a nejzdravější způsob přepravy, nebývá odborníky ani politiky dokonce ani na evropské úrovni považována za samostatný a už vůbec ne plnohodnotný způsob dopravy. Tomu odpovídá i stav pěších cest, jejich bezpečnost a velikost investic do pěší infrastruktury. V této rubrice se dozvíme, kdo prosazuje chůzi či cyklistiku jako a plnohodnotný způsob dopravy a pěšáky či cyklisty za rovnoprávné účastníky silničního provozu ve městě.

## Rozhovor s profesorkou Gymnázia Elišky Krásnohorské v Michli Alenou Volfovou o tom, jak se snáší projekty s výukou

Z rozhovoru s „Aktivistkou Volfovou“, jak říkají studenti žertem své profesorce na gymnázium Elišky Krásnohorské, můžete odhadnout, kolik toho zvládne jediný člověk, který na sebe vezme osobní odpovědnost za mladé lidi, jejich potřeby a práva i za stav prostředí, v němž žijeme. Je vedoucí projektu Bezpečných cest do školy na gymnázium Elišky Krásnohorské v Praze – Michli.

PM:

*Proč ses pustila do „aktivistické“ práce? Nemáš toho dost ve škole s výukou a doma se svými dvěma dětmi?*

AV:

Nepovažuji se za aktivistku, naopak, musela jsem se přinutit, abych do toho šla. Dlouhodobě mi vadí, že Praha je zahlcena auty na silnici, na parkovištích, na chodnicích.auta jsou tam, kde je parkování možné, i tam, kde je to naprosto nemožné. Autem se muži i ženy prezentují, mnozí v autě vlastně žijí a ztrácejí tak kontakt s těmi, kteří se pohybují po dvou. Pokud si navíc v autě pustí „hudbu“, uzavrou se do té dunící konzervy úplně a chodci se pro ně stanou jen otravným hmyzem.

Na gymnázium (kromě výuky matematiky, biologie a práce v pěveckém sboru) dělám koordinátorku environmentální výchovy. V překladek to znamená vést studenty k citlivějšímu vztahu k životnímu prostředí. Už název té funkce vzbuzuje odpor a to dost oprávněně. To, co by učitelé mohli dělat přirozeně (kdyby na to měli čas), se tak najednou stává předmětem hodnocení a kontroly a je to studentům vnucováno ze všech stran. Musí se o tom pořád něco psát, vyplňovat tabulky a vykazovat. Výsledkem je nechuť ze strany učitelů i žáků. Na školy se valí spousty projektů (velká část přichází z Ministerstva školství – pozn. red.), na které někdo někde získal grant, většina z nich je nekvalitních, ale než se to zjistí, už zase skončí.

Bezpečné cesty do školy mi přišly jako smysluplná záležitost, ale hodně dlouho jsem se rozmyšlela, zda se do projektu pustit. Už jsem zase viděla hromady popsaného papíru a výsledek nejistý. Vzhledem k tomu, že naši studenti každoročně vyjadřují svůj vztah k automobilové dopravě formou symbolické demonstrace, viděla jsem v projektu možnost se tomuto tématu víc věnovat. Možná tak půjde i ovlivnit zodpovědné politiky. Chtěla jsem taky, aby si studenti zažili pocit projíždět Prahou na kole za plného provozu. V dnešní



RNDr. Alena Volfová - profesorka matematiky a biologie, koordinátorka environmentálního vzdělávání a vedoucí projektu *Bezpečných cest do školy* na gymnázium Elišky Krásnohorské

době je cesta po Praze na kole stále smrtelně nebezpečná. Zdá se, že se to ale postupně mění, hlavně díky lidem z občanských sdružení jako jsou Pražské matky nebo Auto\*mat. Zorganizovali jsme společně s gymnáziem Postupická První cyklojízdu pražských škol. Upozorňujeme tak na to, že studenti chtějí jezdit do školy na kolech jako rovnoprávní účastníci silničního provozu. 300 studentů na kolech možná vypadá jako provokace, ale desetitisíce aut v ulicích nikoho nepohoršují?

PM:

*Podporuje současný školský systém projektovou práci, můžeš svou práci se studenty při dopravních či dalších environmentálních aktivitách nějak začlenit do vyučování? Nebo se projekty úplně s výukou míjejí?*

AV:

Současný školský systém projektovou práci



oficiálně podporuje, v praxi je to horší. Umíte si představit, jak pubertální studenti nabíjí energii diskutují ve skupinkách v počtu 32 žáků ve třídě? To soustavně vydrží jen kantor, který už je nahluchlý nebo si dá špunty do uší. A takhle máme vést studenty k větší citlivosti a vnímavosti k okolí? Kdybych měla ve třídě méně než dvacet studentů, měli by větší prostor k vyslovení svého názoru. Pokud jim totiž ten prostor nedám, získají pocit, že mě jejich názor nezajímá a postupně rezignují.

To, zda se daří práci na projektech začlenit do vyučování, závisí na vůli učitelů vzájemně se domluvit. V tomto směru si nemůžu stěžovat, mám výborné kolegy, kteří mi vždycky vyšli vstříc. A pak všichni doháníme učivo, které jsme kvůli projektům nestihli probrat. Každý projekt, který má studenty zaujmout, učitele časově hodně zatíží. Hodně mých kolegů odchází ze školy v sedm hodin večer, aby doma ještě pokračovali na přípravách na další dny. A na přípravy padne určitě ještě minimálně jeden den víkendu.

Podporu pro enviro-projekty máme i ze strany vedení školy. Jsem ráda, že ředitel našeho gymnázia projekt BCS podpořil, ačkoli tak na sebe vzal velkou odpovědnost. Pokud bude víc takových škol, podaří se nám spíš ovlivnit rozhodování místních zastupitelů i dopravní politiku Magistrátu.



**Auto\*Mat se sice převážně věnuje podpoře cyklistické dopravy ve městech, ale poslední dobou se zaměřil i na výchovu mladé generace k udržitelné dopravě.**

## ZÁBAVNÉ VZDĚLÁVACÍ AKTIVITY Z OBLASTI UDRŽITELNÉ DOPRAVY PRO ZÁKLADNÍ A STŘEDNÍ ŠKOLY

Vliv dopravy na náš každodenní život a životní prostředí ve městě, to byla dvě hlavní témata pilotního vzdělávacího projektu, který uskutečnila iniciativa Auto\*Mat ve spolupráci s vybranými základními školami v severních Čechách. Zábavná metodika, kterou vypracovala Jana Pírková z organizace Auto\*Mat ukazuje dětem, jak se dívat na své město. Kromě žáků se ale učili i jejich učitelé, a to v rámci školení, jak metodiku používat. Aktivitu Auto\*Matu na poli vzdělávání tím ale teprve začínají. Díky finanční podpoře SFŽP (Státního fondu životního prostředí) bude projekt pokračovat začleňováním vzdělávacích aktivit do výuky ve školách po celé České republice.



Cyklojízda žáků ze ZŠ Jana Vrchlického v Děčíně

Během jarních měsíců proběhla pilotní výuka na třech školách: na ZŠ Školní Chomutov, ZŠ Vrchlického Děčín a ZŠ Rozmarýnova Most. *Jak doprava změnila naše město za posledních 70 let? Kolik aut projede v blízkosti školy? Kdo rozhoduje o tom, že se uprostřed města postaví nová silnice? Jaký dopad má doprava na naše životy? V rámci hledání odpovědí na tyto otázky se žáci ve výuce*

nebo v rámci projektových dnů učili zábavnou formou rozlišovat jednotlivé formy dopravy a jejich silné a slabé stránky. Dále se interaktivní formou učili rozumět vlivu jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí, ale také vyhledávat relevantní informace a dále s nimi pracovat. Děti potěšila modelová dojíždka na kole do školy za doprovodu dospělých a policie i hromadná cyklojízda v rámci Dne bez aut, při které mohly vidět město z jiné perspektivy.

Interaktivní výukové aktivity mohou učitelé použít jak v rámci projektových dnů, tak v rámci standardní výuky. Žáci se seznamují s pomocí různých didaktických her s tím, jak doprava ovlivňuje a mění naše každodenní životy, zdraví, ale také prostředí, v němž žijeme. Mezi aktivitami jsou i různé pokusy a zážitkové aktivity. Žáci mohou být aktivní a částečně přebírají zodpovědnost za své vlastní vzdělávání.

Aktivít je celkem 40 a jsou začlenitelné do všech předmětů, takže učitelé mají z čeho vybírat. V rámci vzdělávacích aktivit je možné propojit veřejnost a rodiče se školou. Vzdělávací aktivity jsou pro učitele názornou ukázkou, jak je možné začlenit téma ekologie dopravy do všech předmětů a mohou se tím inspirovat při začleňování ostatních průřezových témat do výuky.

Během devíti školení, která se uskutečnila v Praze, Brně, Hradci Králové, Chomutově, Děčíně, Ústí nad Labem a Mostě, se přišlo s výukovou metodikou seznámit cca 90 pedagogů a odezva byla pozitivní. „Školení se mi líbilo, bylo přínosné hlavně pro pořádání dalších projektových dnů na naší škole,“ vyjádřila se o vzdělávacích aktivitách Auto\*Matu jedna z učitelů v Hradci Králové. Účastníci škole-

ni získali i výukové DVD, které obsahuje kompletní výukové aktivity včetně příkladů již realizovaných výstupů. Školy, které se zúčastnily pilotní části projektu v projektu s Auto\*Matem pokračují dál, cílem je ale oslovit co nejvíce škol v rámci celé republiky. V následujících dvou školních letech se mohou školy kromě začlenění metodiky zúčastnit např. soutěže o zelené kilometry, literární soutěže s tematikou udržitelné dopravy či celoškolních akcí v rámci Dne bez aut nebo Dne země. V případě zájmu o zapojení vaší školy do vzdělávacího projektu Auto\*Matu či o více informací o projektu kontaktujte prosím přímo koordinátorku Janu Pírkovou ([jana.pirkova@auto-mat.cz](mailto:jana.pirkova@auto-mat.cz)), která ráda zodpoví všechny Vaše dotazy.

*Jana Pírková – projektová manažerka  
Auto\*Matu vzdělávacího projektu  
Udržitelně do školy*



*Jana Pírková na kole*



## **KROCAN O SVÉ ČINNOSTI A HLAVNĚ O SVĚM CHOZENÍ PO PRAZE 9**

Občanské sdružení Krocán vzniklo v roce 2005 jako reakce na plánovanou výstavbu Vysočanské radiály v úseku Balabenska – Kbelská. Tato šestiproudá komunikace měla totiž vést územím poklidné čtvrti Krocínka. Naše občanské sdružení iniciovalo petici proti výstavbě této zcela zbytečné radiály a tím přispělo k podání žádosti o vyjmutí stopy této stavby z územního plánu, kterou podala Městská část Prahy 9. Měli jsme velké štěstí, protože v současné době probíhá proces, jehož cílem je vyjmutí této stopy Vysočanské radiály z územního plánu hl. m. Prahy.

Občanské sdružení Krocán má ovšem širší záběr než pouze sledování Vysočanské radiály. Zajímá se také o ochranu životního prostředí a krajiny na katastrálním území Vysočany, Praha 9, chce vyvíjet činnost zaměřenou k ochraně přirozených i zákonných práv zájmů místních obyvatel. Hodláme ak-

tivně spolupracovat se všemi stupni samosprávy a všemi orgány státní správy, chceme být aktivním účastníkem všech řízení, která se významně dotýkají výše uvedených zájmů, nebo mohou ve výše vymezeném území ovlivnit kvalitu životního prostředí, popřípadě ovlivnit sociální klima místních obyvatel, nebo jsou v rozporu s udržitelným a harmonickým urbanistickým vývojem území.

Lze říci, že jsme lokální sdružení, které se zabývá „městskou ekologií“ na území ve kterém žijeme, které známe a které se nás dotýká. K tomu, abychom mohli smysluplně působit na lokální úrovni, se musíme dívat na věci ze širší perspektivy a učit se od jiných, kteří jsou v této činnosti mnohem dál.

Jedním z širších témat, kterým se Krocán věnuje již od roku 2005 je šetrná doprava. V naší činnosti si klademe za cíl: informování veřejnosti o současných trendech a strategiích v řešení městské dopravy, prosazování současných trendů v řešení městské dopravy na Praze 9 a zlepšení podmínek pro chodce, jakožto rovnoprávného účastníka městské dopravy. Snažíme se popularizovat chodectví v rámci osvětově společenských akcí Den Země a Mikroklima, kde Krocán připravuje hravé aktivity pro školní děti na téma chůze.



*Krocán uspořádal o Dni bez aut překážkovou hru i pro nejmenší děti*

Dále v rámci Evropského týdne mobility pořádáme Den bez aut na Praze 9, iniciujeme veřejné diskuse a připravujeme informační výstavy ve vestibulu radnice Prahy 9. V roce 2009 jsme zahájili projekt „Praha 9 pro chodce“, v rámci kterého mohou občané Prahy 9 podávat své připomínky a podněty ke kvalitě podmínek pro chodce na Odbor životního prostředí a dopravy MČ Prahy 9. Náš další projekt „Pěší trasy na Praze 9“ iniciuje podávání připomínek občanů k páteřním a rekreačním pěším trasám na Praze 9 a určení současných bariér. Cílem je vytvoření a podání připomínek ke Generelu pěší dopravy, který slouží jako územně plánovací podklad a řeší podrobně otázky územního rozvoje Prahy. Na tomto projektu spolupracujeme s Oddělením dopravy MČ Prahy 9 a Klubem českých turistů na Praze 9. Ve své činnosti se opíráme o znalosti a zkušenosti nevládních organizací Oživení a Pražské matky. V roce 2011 zahájíme další projekt na podporu chodců s názvem „Křížem krážem Prahou 9“, seznamující občany se zajímavými pěšími trasami na Praze 9 a s přírodními a historickými zajímavostmi na těchto trasách. Více o Krocanu najdete na [www.krocanos.cz](http://www.krocanos.cz).

*Dana Balcarová zakládající členka Krocana*



*Jana Balcarová chodí po horách*

## JAK ODSTRANIT KLÍČOVÉ BARIÉRY CYKLODOPRAVY V PRAZE

Tak se jmenuje projekt, který zrealizovalo občanské sdružení Oživení. To provedlo rozsáhlou analýzu cyklistických bariér v centru Prahy. V rámci analýz proběhl v dubnu velký dotazovací průzkum a v červnu pak sčítání cyklistů na kritických pražských křižovatkách. Zásadním (byť možná až příliš prostým) výsledkem projektu je zjištění, že po odstranění bariér pro cyklisty by po pražském centru jezdilo na kole třikrát více lidí.

### Vybrané výsledky průzkumu

- Odstranění překážek by počet cyklistů v centru Prahy ztrojnásobilo.
- Více než polovina cyklistů je ochotna dojíždět na kole do centra i ze čtvrtí položených o 70-100 metrů výš.
- Větší počet nenáročných, ale obtěžujících překážek může většinu cyklistů odradit od pravidelného dojíždění.
- Ulici s cyklopruhou považují cyklisté za podobně použitelnou jako klidnou ulici, přírodní cestu nebo chodník.
- 2/3 cyklistů v průzkumu přiznaly, že na přechodu kolo nevodí.
- Cyklistům dělá zhruba stejné potíže průjezd kruhovým objezdem a klidnou protisměrkou.
- Nejfrekventovanější křižovatkou v centru Prahy je Výtoň s (2600 cyklistů denně). Přes problémovou křižovátku u Národního divadla projede denně 1400 cyklistů.
- Největším problémem pro cyklisty v centru Prahy je chybějící úsek trasy A2 mezi náplavkami. Následuje levobřežní alternativa Újezd - Klárov a křižovatka na Kapitána Jaroše.
- Pět vybraných problémových míst bude v rámci projektu zadáno k vyřešení.

## Projekt s cílem řešit to nejhorší

Autor článku je koordinátorem projektu, na kterém spolupracuje také pražská projektantská skupina CPS. Cílem projektu bylo:

1. Najít místa v centru Prahy, které cyklistům nejvíce brání v každodenním dojíždění,
2. Navrhnout, jak by se tyto překážky daly odstranit,
3. Zjistit, kolik cyklistů by po jejich odstranění ve městě přibýlo.

To vše se v rámci projektu podařilo. Zbývá dokončit technické zprávy, návrhy úprav, zabalit mašličkou a prezentovat odborné veřejnosti na magistrátu a městských částech.

Celá analýza je postavená na zjištění tzv. *průjezdnosti překážek*: tedy podílu cyklistů, kteří jsou ochotni daným místem při svých pravidelných cestách projíždět. Přitom platí, že problémová místa cyklisty často odradí ne svou prostou přítomností, ale daleko více svojí kumulací. Například jedno schodiště na cestě drtivá většina cyklistů ještě snese (90%), přes pětici takových míst už bude denně jezdit jen 20% cyklistické populace.

Výstupem z hodnocení všech překážek je pak

*indukce*: počet cyklistů, kteří v případě odstranění překážky na daném místě přibudou, vypočtená s ohledem na okolní problémy.

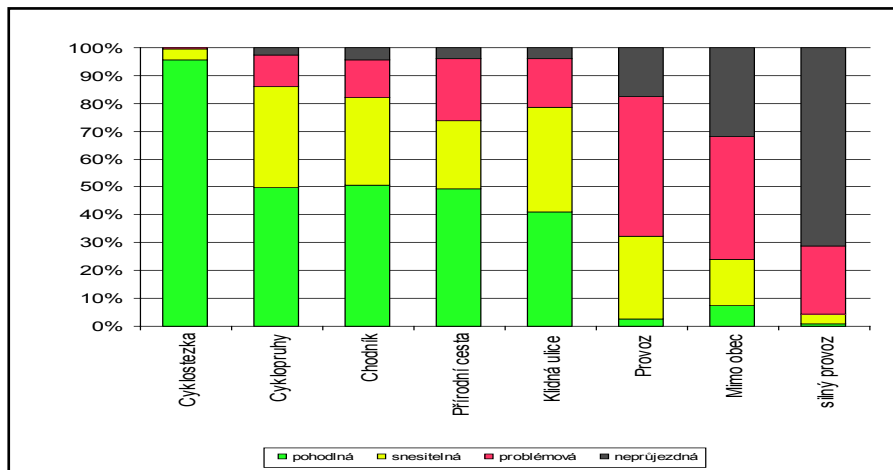
## Co říká průzkum

První částí projektu bylo dotazovací průzkum. Dotazník vyplnilo přes 400 respondentů, převážně ti, kteří jezdí po Praze alespoň jednou týdně. I když šlo především o získání vstupu pro model překážek, výsledky dotazování nakonec poskytly mnoho dalšího materiálu.

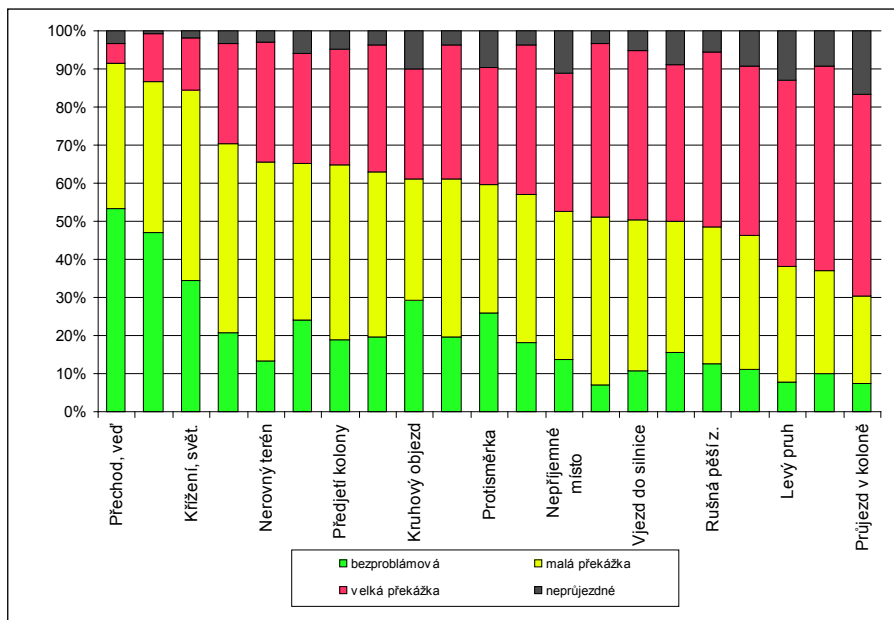
Věkový průměr respondentů byl 30,5 roku, odpovědělo 74% mužů a 26% žen. Zjistilo se, že častí cyklisté mají do práce mezi pěti patnácti kilometry, střední vzdálenost do práce u respondentů je 8,5 km.

O Praze se říká, že nemůže být cyklistickým městem kvůli velkým místním převýšením. Výsledky průzkumu ukazují, že tomu tak není. Z okrajových sídlišť na pravém břehu, která jsou obvykle 70-100 metrů nad hladinou Vltavy by byla ochotna dojíždět do práce stále ještě více než polovina pražské cyklistické populace. Většine cyklistů pak nevadí ani malé prodloužení cesty a když je čas dojíždky na kole a jinak srovnatelný, jelo by 85% cyklistů.

Na otázku, jak často by lidé jezdili, kdyby byly



Oblíbenost terénu



### Obtížnost překážek

odstraněny překážky, které jim v tom brání, odpovědělo 85% , že častěji. Počet lidí jezdících do práce by se zpětinasobil. Po převedení na počet vykonaných cest dostáváme 2,8násobný nárůst jejich počtu v případě odstranění překážek.

### Překážky a terény

Cyklisté byli dotazováni na názor ohledně osmi terénů a jednadvaceti překážek. Z nabídnutých terénů je nejoblíbenější *cyklostezka*, i když mezi častými cyklisty existuje malá skupinka těch, kteří *cyklostezky nemusi*. Špatně si vedly *klidné ulice*, před nimiž příležitostní cyklisté dávají přednost *chodníkům*. *Cyklopruhy* respondenti vnímají jako prostředek, který učiní ulici s provozem použitelnou, ale rozhodně ne příjemnou - za pohodlné považuje cyklopruhy jen polovina cyklistů.

Do *silného* provozu si troufne jen 45% pravidel-

ných cyklistů a pouhých 6% je ochotno jet v silném provozu většinu trasy. U cyklistů příležitostných je to ještě mnohem méně, 80% z nich si netroufá do silného provozu ani vjet. **Ani sebelepsi trénink zjevně nestačí k tomu, aby byli cyklisté ochotni hromadně používat neupravené ulice se silnějším provozem.**

Z jednadvaceti překážek byl jako nejjednodušší vyhodnocen obtěžující přechod pro chodce (nebo příkaz vést kolo). Kumulace takových míst ale může od denního dojíždění odradit až 60% cyklistů.

**Za nejnáročnější považují cyklisté složité manévry v provozu** (odbočení vlevo, zařazení do druhého pruhu, jízda v koloně), které vadí skoro dvěma třetinám cyklistů. **Strmá stoupání, schodiště a nerovnosti** jsou brány jako středně obtížné.

Dost špatně dopadla zdánlivě neproblémová místa jako jsou kruhové objezdy nebo zanedbaná místa. Kruhový objezd je pro cyklisty stejný problém jako protisměrka. **Cyk-**

listé také nemají rádi rušné pěší zóny. Naopak za překvapivě snadné považují cyklisté předjetí kolony zprava a jízdu po tramvajových kolejkách.

A velmi špatné známky obdržela dlažba. I taková místa, jako jsou tramvajové koleje, protisměrky, či strmá stopání, považuje za zcela bezproblémová větší podíl cyklistů, než ulici dlážděnou kočími hlavami.

### Chování

V provozu zkušební cyklisté řeší řadu míst jinak, než ti příležitostní. Výrazně efektivněji se častí cyklisté chovají na obtěžujících přechodech (o 28% častěji projíždějí), v protisměrkách (o 24% častěji po vozovce), při křížení hlavní silnice (o 18% častěji po vozovce) nebo na kruhovém objezdu (o 16% častěji volí bezpečnější střed pruhu). Příležitostní cyklisté se vůbec často obávají zabrat pruh, což vede daleko častěji k vyhledávání jízdy po chodníku (třeba při jízdě podél zaparkovaných aut).

Průzkum chování na problémových místech odhalil řadu nešvarů. Jen 1/3 cyklistů vede kolo na přechodech a v místech s patřičnou značkou. Ovšem dokud bude v Praze počet obtěžujících přechodů na cyklostezkách mnohonásobkem počtu přejezdů pro cyklisty, těžko se na této statistice cokoliv změní.

U překážek, kde je legální průjezd obtížný, obtěžující nebo nemožný, se nemálo cyklistů uchyluje k řešení, které není v souladu s dopravními předpisy. Většinou jde o vyhnutí se problémové situaci v provozu jízdou po chodníku nebo po



Sčítání cyklistů na klíčových křižovatkách v centru Prahy,

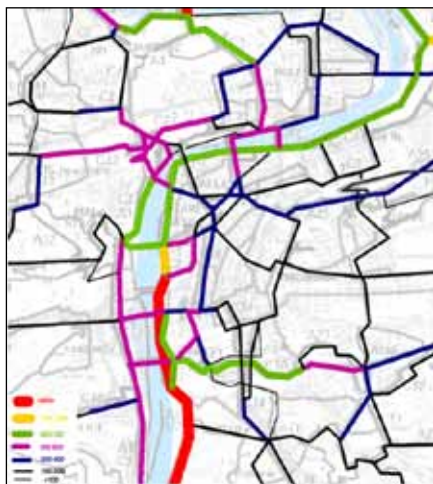
přechodech pro chodce. Třeba koloně, která nejde předjet zprava, se tak vyhnou tři pětiny cyklistů.

**Částí cyklisté tedy jezdí pragmaticky, bezpečně a prakticky,** bez ohledu na problémová ustanovení pravidel silničního provozu nebo nevhodné místní úpravy. Příležitostní cyklisté vyžadují menší kontakt s auty a někdy se poněkud více ohrožují vlivem neznalosti technik bezpečného průjezdu. Překvapivě vysoká obtížnost průjezdu kruhovým objezdem je důsledkem známého rozporu pra-

videl silničního provozu a zásad bezpečné jízdy. A obecně platí, že i **zdanlivě nevýznamné překážky jsou ve větším počtu pro běžné dojíždění velmi odrazující.**

## Sčítání

Sčítání cyklistů v centru Prahy proběhlo na celkem pětadvaceti místech. Ukázalo, že i tak hroznými místy, jako je křižovatka u Národního divadla, projede denně na 1400 cyklistů - jen o málo méně, než jezdí po Podolské cyklostezce a více než po Trojské lávce. Nejfrekventovanější pražskou křižovatkou je ale uzel Výtůň, kde se denně setkává více než 2600 cyklistů. Překvapivě mnoho cyklistů (750) projíždí také přes Elsnicovo náměstí v Libni, což zřejmě prokazuje „sací efekt“ nové cyklostezky Rokytka. Z míst, kde nejsou pro cyklisty žádná opatření, přijíždí do centra cyklistů málo - obvykle tak dvě stovky v každém směru. Ukázalo se tak, jak moc intenzity podvazuje křižovatka Kapitána Jaroše: U Výstaviště i na A2 u Hiltonu jezdí dvakrát tolik cyklistů, než kolik používá ony proslulé příšerné přechody.



“Namapování intenzit (počtu cyklistů) v modelu (výřez).“

Celkové pořadí	Jméno úseku	Odhad intenzity	Bodů	Průjezdnost
1	A2, Smetanova nábřeží a Křižovnická	700	462	34%
2	A2, Jižní náplavka u Mánesa	1500	424	72%
3	A2, Severní náplavka pod Cechovým mostem	690	362	48%
4	A1, Cihelná a U Lužického semináře	600	315	48%
5	Nábřeží Kapitána Jaroše, Štef. Most	400	312	22%
6	A2, Masarykovo nábřeží	1200	254	79%
7	Klárov (nahoru)	300	234	22%
8	A2 Most Barikádníků - U Českých loděnic	600	212	65%
9	A1, Nádražní na sever od Smíchov. Nádraží	400	210	48%
10	A1, Nádražní ulice u Anděla	400	210	48%
11	A2, Podolská - Na Mlejnu	1800	204	89%
12	Vrbenského, U Výstaviště	240	187	22%
13	Železniční most (Smíchov - Výtůň)	380 171	171	55%
14	Most Legií	550	164	70%
15	A23 Křesomyslova ul.	700	148	79%

*Patnáct úseků s největší problémovostí*

Při sčítání se také sledovalo a hodnotilo. Není potěšující, že jen 20% cyklistů v centru Prahy jsou ženy a děti. Pozorování na přechodech potvrdilo běžné přejíždění, na několika místech i vysoké podíly jízdy na červenou (30% na Výtůň, protože zelená zde padá málo, 40% na Kapitána Jaroše, protože není kde s kolem na zelenou čekat). **V centru existují rezidenční protisměrky, kde projede za den třikrát víc cyklistů v protisměru než aut ve směru správném.**



č.	Trasa	Průjezdnost základní	Přepočtená	Intenzita odhad	Možní noví cyklisté
1	A2 Hlávkův most - Mánes (přes Smetanovo n.)	25%	11%	800	1800
2	A251, A310 Nám. Republiky - Výstaviště	22%	20%	400	1400
3	A254, A160 Podvinný mlýn - Letná	17%	13%	240	800
4	A15, A25 Badeniho - Tachovské n. (via centru)	23%	13%	250	630
5	A2 Na Mlejнку - Mánes	72%	44%	1600	620
6	A1 Hlubočepy - Újezd	36%	21%	400	610
7	A13 Radlická - Albertov (přes žel. most)	25%	10%	380	590
8	A41 Ke Kačerovu - Vyšehrad (přes Pankrác)	22%	17%	170	480
9	A24 Můstek - Malešice (po Vinohradské)	22%	22%	150	420
10	A1, A24 Špejchar - Národní (přes Újezd)	48%	25%	430	380
11	A401 Na Slupi - Můstek (přes Karlovo nám.)	48%	25%	330	220
12	A14, A41 Anděl - Vyšehrad (přes Paclákého n.)	44%	21%	260	210
13	Letenské sady - Těšnov	55%	22%	280	200

Trasy s největší předpokládanou indukcí (počet nových cyklistů v případě odstranění překážek)

## Analýzy a výsledky

Průzkum a sčítání vytvořily podklady pro vyhodnocení téměř dvou stovek problémových míst. Ta byla zařazena do modelu a vy počtena jejich problémovost a indukce. Model se omezil jen na hlavní trasy a zabral širší centrum Prahy.

Prvním výsledkem je seznam patnácti nejproblémovějších samostatných úseků. Není překvapivé, že hned čtyři položky v něm zabírá (v modelu na čtyři části rozložená) trasa A2 mezi oběma konci náplavek.

Do první desítky problematických míst by se dostala i některá místa dál od centra, jako je



Ukázky špatně řešeného místa pro cyklisty. Nábřeží Kpt. Jaroše a Křesomyslova ulice.

hmatným pásem „zmršený“ úsek A2 podél Povltavské nebo (neexistující) vyústění cyklostezky Rokytka směrem na Hloubětín. Ty byly sice modelovány, leží ale mimo zájmovou oblast, na okraji modelu, kde je vlivem neznanosti přesných intenzit výrazně snížena jeho přesnost.

## Priority pro Prahu

Druhou tabulkou je pořadí tras, jejichž úprava by do města přilákala nejvíce nových cyklistů. Pro trasy jsou vypočteny dvě průjezdnosti: *Základní průjezdnost* vychází z předpokladu, že cyklista zbytek své denní trasy urazí po cyklostezce. Přepočtená průjezdnost předpokládá, že zbytek denní cesty cyklisty (v délce asi 9 km, což je pražský průměr) má obdobný charakter jako hodnocená trasa. Skutečné omezení počtu cyklistů dané bariérami v daném úseku leží někde mezi těmito dvěma čísly.

Na základě této analýzy, s jistým přihlédnutím k aktuálním intenzitám a informacím o rozpracování v Komisi pro cyklistickou dopravu byla pro návrh řešení formou zadávací karty vybrána tato pětice úseků:

1. A2 mezi náplavkami.
2. Křižovatka Nábřeží Kapitána Jaroše × Dukelských Hrdinů
3. Křižovatka Výtoň jako celek
4. Osa Anděl – Palackého náměstí – Karlovo náměstí
5. Křesomyslova ulice na A23 (před křižováním s Bělehradskou)

Pro každé místo bude navrženo řešení cyklistické dopravy, které by mělo minimalizovat problémy s průjezdem, s ohledem na komplikovanou prosaditelnost různých kroků většinou ve variantách.

## O kolik více?

Zbývá se zeptat: **Kolik analýza říká, že by mohl být nárůst počtu cyklistů v centru?**

Počet možných nových cyklistů v tabulce priorit ukazuje na většině tras přinejmenším

dvojnásobný nárůst počtu cyklistů. Samotné přepočtené průjezdnosti tras se většinou pohybují kolem 25%. Dotazník pak naznačuje zhruba trojnásobný nárůst počtu cest v případě odstranění překážek. **Všechny tři postupy nezávisle ukazují podobný nárůst. Zdá se tedy, že jenom odstranění překážek na většině základních tras v centru by vedlo ke zvýšení počtu lidí dojíždějících do centra Prahy na kole asi na trojnásobek.**

K tomu je pak třeba dodat, že dalšího zvýšení bude možné dosáhnout výrazným zkvalitněním radiál a tangent na okraji centra (které by přivedlo cyklisty z řady infrastrukturu doposud „netknutých“ oblastí), rozsáhlou výstavbou cyklistických stojanů, masivní podporou parkování kol u zaměstnavatelů, spuštěním systému městských kol a dalšími kroky, které jdou daleko nad rámec provedené analýzy.

Seriál článků k jednotlivým částem projektu vychází postupně na serveru Prahou na kole ([www.prahounakole.cz](http://www.prahounakole.cz)).

*Vratislav Filler – cyklista, projektový manažer, člen redakce serveru Prahou na kole, pracuje pro o.s.Auto\*mat a Oživení.*

*Článek vyšel v listopadu 2010 na webu nakole.cz*

## OBČANSKÁ INICIATIVA WWW.PRECHODY.CZ

**Chodcem je každý z nás. To může ale být v naší společnosti prolezlé dědictvím socialismu problém, protože co je všech, není ničí. O ulice se má starat obec. Ale co dělat v případě, že se o ně nestará, nebo stará špatně?**

V tak velkém městě jako je Praha se může stát, že některé komunikace ve správě magistrátu, nebo městské části jsou přehlíženy. Ale vy je jako občané každý den užíváte a znáte do detailu všechna problematická místa. A to jak z hlediska motoristy, tak z hlediska chodce či cyklisty. A teď přijde rozhodující okamžik. Necháte to být, nebo s tím něco uděláte?



*Prezentace ankety Bezpečné cesty do školky na nám. Jiřího z Poděbrad v září*

Pokud jste se jako já rozhodli situaci změnit, čeká vás běh na dlouhou trať. Prvním problémem je vůbec zjistit, který úřad má jaké kompetence, kdo o úpravách rozhoduje a jak případné návrhy na úpravy formulovat a kam je zaslat. Můžete se přitom zaměřit jen na jeden jediný problémový přechod nebo křižovatku, anebo se pokusit o změny rozsáhlejší.

Já jsem začal dokumentovat špatně vyznačené parkovací zóny před přechody na celém území Prahy 3 hned po zavedení parkovacích zón. Objel jsem celou městskou část a problematická místa především u škol a školek vyfotografoval. Snímky s popisem jsem umístil na webové

stránky, které jsem si za tím účelem vytvořil. Doména [www.prechody.cz](http://www.prechody.cz) byla k mému překvapení volná a webová stránka funguje dodnes.

Výhoda umístění problémových míst na komunikacích do veřejného prostoru je v jejich přístupnosti při jednání s úředníky. Protože po prvním kroku – zdokumentování – přijde krok číslo dvě a tím je jednání s úředníky.

A právě při jednání na Odboru dopravy a s radním pověřeným dopravou je ideální mít k webu přístup. Typickou reakcí úředníka je vás odbyt s tím, že uvádíte nesprávné informace, popř. že neznáte předpisy, vyhlášky a zákony. V takové chvíli je fotografie, plánek a znalost základních zákonů záchranou. Je rovněž velkou pomocí jednat na úřadě ve větší skupině. Zaangažovat

reakcí úředníka je vás odbyt s tím, že uvádíte nesprávné informace, popř. že neznáte předpisy, vyhlášky a zákony. V takové chvíli je fotografie, plánek a znalost základních zákonů záchranou. Je rovněž velkou pomocí jednat na úřadě ve větší skupině. Zaangažovat



*Anketa u školek – rodiče vysvětlovali, která místa jim připadají nebezpečná*

přátele a sousedy, rodiče ze školy, důchodce atd. a vzít je sebou na úřad. Tak zcela změníte průběh jednání. O pomoc se můžete obrátit i na občanská sdružení a neziskové organizace, jako např. Pražské matky. Od nich můžete získat informační podporu a vaše argumenty se stanou neporazitelné.

Z jednání s úřadem byste měli mít zápis. Pokud došlo jen k diskusi, bude se vám těžko dokazovat, že jste přinesli nějaký návrh a nějak na něj bylo reagováno. Podejte proto vše i v písemné formě na podatelnu úřadu a skovejte si kopii. Pokud vaše upozornění bývájí opomíjena, můžete zkusit kontaktovat politické vedení města. Tím je pro vás člen městské rady pověřený dopravou. Ten však není vázán zákonnou lhůtou 30 dnů pro písemnou odpověď na vaše podání. Je tedy rychlejší jej vyhledat a předložit návrh osobně.

V případě neúspěchu vám nezbude nic jiného, než zaangažovat více lidí, uspořádat demonstraci, sepsat petici a předložit ji jednání zastupitelstva, nebo vstoupit na kandidátku politické strany.

Spojení sil je nutné a osvědčilo se i na Praze 3. V září 2010 jsme spolu s dalšími nespokojenými rodiči uspořádali anketu před mateřskými školkami. Jejím výsledkem jsou mapy nejužívanějších komunikací a přechodů v okolí MŠ na celém území městské části. Ale především třicet zaangažovaných rodičů, kteří prováděli anketu a tři sta dalších, kteří na otázky ankety odpovídali.

Takto se problematika bezpečnosti chodců, a především dětských chodců, v městské dopravě dostane do povědomí populace. Takto se stane věcí veřejnou a přestane být marginalizována „odborníky“, kteří sedí na kompetentních místech a do práce jezdí autem. Tito pánové z pohodlnosti a setrvačnosti lpí na dogmatech preference plynulosti automobilové dopravy ve městech. Tento pohled za-

vedený v sedmdesátých letech se musí změnit a město se musí stát místem pro život lidí, nikoliv dopravní křižovatkou.

*Mirek Trejtnar – člen sdružení Kauza3  
a správce webu [www.prechody.cz](http://www.prechody.cz)*

## ÚSTAV PRO EKOPOLITIKU

### Osvětové letáky studentů

Tato instituce uskutečňuje mnoho environmentálních projektů, které zpravidla sestavují profesionální odborníci pro danou oblast. Ústav se věnuje ve značné míře osvětě a vzdělávání.

Studenti Eko Gymnázia Praha o.p.s. spolupracovali s PhDr. Leonou Kupčíkovou z Ústavu pro ekopolitiku na projektu „Praktické využití ekologické výchovy a zapojování studentů do environmentální osvěty a ochrany ŽP na území města Prahy“. Hlavním cílem projektu bylo ukázat možnou spolupráci mezi neziskovými organizacemi a studenty středních škol na pilotním příkladu zvyšování environmentálního povědomí obyvatel Prahy a hlavní město jeho realizaci podporilo.

Studenti septimy a oktávy si vybrali téma, jimž se chtěli věnovat, a na základě diskusí se zástupci neziskové sféry a odborných konzultací vytvořili návrhy informačních letáků „Hýbni kostrou. Nesed' v autě“ (zaměřený na dopravu) a „Řekni NE! domácím zdrojům energie“ zabývající se energetickou spotřebou domácností).

Přednášky pracovníků ÚEP a Ekowattu se staly výchozím zdrojem informací pro tvorbu letáků. Příprava letáků probíhala pod odborným dohledem učitele Eko Gymnázia Mgr. Viktora Škardy v hodinách ekologie septimy a oktávy, jichž se v některých dnech účastnila

také vedoucí projektu PhDr. Leona Kupčíková. Příprava letáků měla několik fází:

sběr informací a podkladů pro tvorbu letáků – zdroje seznam elektronických podkladů sestavených vedoucí projektu, informace z odborných přednášek a doporučených zdrojů, samostatné vyhledávání informací; řešerše zdrojů a výběr podstatných informací a dat pro přípravu letáku – ve spolupráci s pedagogem a vedoucí projektu byla vybrána relevantní data a informace pro letáky;

výběr stylu letáků – hlavním cílem projektu bylo vytvořit netradiční letáky, které zaujmou zejména mladé lidi a kromě užitečných informací a rad i pobaví;

tvorba letáků – studenti se rozhodli, že letáky zpracují tak, aby byly maximálně „osobní“, a proto zvolili tzv. „ich formu“ a rozhodli se vymyslet vtipné názvy letáků. Leták o alternativní dopravě nazvali „Hýbni kostrou – ne-seď v autě“, leták o úsporách energií nazvali „Řekni NE! domácím žroutům energie“.

grafické zpracování letáků – grafik navrhl na základě podnětů studentů grafický návrh, který byl studenty, pedagogem i vedoucí projektu schválen.

Letáky jsou v elektronické podobě ke stažení na www stránku Ústavu pro ekopolitiku, o.p.s. a Eko Gymnázia Praha a na www stránkách MHMP v části zaměřené na životní prostředí.



### MINISTERSTVO DOPRAVY ZA SNÍŽENÍ POČTU OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Ministerstvo dopravy připravilo v rámci kampaně Nemyslíš – zaplatíš! akci připomínající oběti dopravních nehod. Centrem Prahy se v neděli 21. listopadu vydalo několik stovek lidí na pochod, jehož cílem je upozornit na fakt, že počet lidí umírajících ročně na českých silnicích je stále vysoký, přestože v posledních letech klesá.

Vypuštěním více než 600 bílých balónků symbolizujících oběti letošních doprav-



Letáky vytvořené studenty

ních nehod v Česku dnes u metronomu v Letenských sadech v Praze skončil vzpomínkový pochod za mrtvé na silnicích. Podle pořadatelů z ministerstva dopravy se pochodu zúčastnilo přibližně 250 lidí.

Pochod, který vyšel z Václavského náměstí, přilákal jednotlivce i celé rodiny, mezi lidmi se proplétalo také několik psů. S organizací pomáhaly desítky koordinátorů se žlutými páskami na rukách.

„Jedná se o největší happening, který kdy byl v rámci našich preventivních aktivit uspořádán,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Ministerstvo podle něj nechce, aby se oběti nehod staly pouhým číslem, které řidiči slychají ve zprávách. „Záměrem je fyzicky ukázat ten velký počet zemřelých i těch, kteří pravděpodobně letos ještě zemřou,“ uvedl před začátkem akce.

Krátce po 16. hodině vyrazil průvod účastníků oblečených do bílých triček za asistence policie směrem na Letnou. V čele nesla skupina mladých lidí transparent s heslem Každý jde o život.

Cílem pochodu bylo upozornit také na fakt, že počet lidí umírajících ročně na českých silnicích je stále vysoký, přestože v posledních letech klesá. Od začátku letošního roku do konce října se na silnicích zabilo už 621 lidí. Ministerstvo dopravy si přitom dalo za cíl snížit počty mrtvých za rok na silnicích pod 650, bylo by to nejméně v historii ČR. Šéf dopravních policistů Leoš Tržil ale předpokládá, že obětí dopravních nehod bude více.

V loňském roce zahynulo na českých silnicích 832 lidí, což je o 160 méně než předloni a zároveň nejméně od roku 1990.

Pochod byl součástí akcí u příležitosti Světového dne obětí dopravních nehod. Již v sobotu si zhruba dvě desítky pozůstalých a členů Českého sdružení obětí dopravních nehod u památníku poblíž nultého kilometru dálnice D1 připomněly své blízké, kteří se z cest domů už nikdy nevrátí.

*Zdroj Ministerstvo dopravy*

# ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

## JAK (SE) TO CHODÍ V ČESKÝCH MĚSTECH

**V minulém čísle jsme informovali, že Rada HMP po dlouhém vyčkávání přijala Zásady rozvoje pěší dopravy, které umožní zpracovat Generel pěší dopravy. Ten by se mohl stát analytickým podkladem koncepčního přístupu ke zlepšování postavení pěších v našem hlavním městě. Tenkrát jsme stručně popsali, co materiál obsahuje. Dnes se podíváme, jak se s tématem koncepce pěší dopravy vypořádávají jinde a pak se zamyslíme nad dvěma aspekty:**

**Jaký přínos může mít zpracování generelu pro zlepšení situace pěších?**

**Jak může „řadový“ občan v Praze přispět ke zpracování tohoto dokumentu?**

### Plzeň

Zatím se nám zdá, že Útvar koncepce a rozvoje města Plzně si své místo průkopníka systematického přístupu podpory pěší dopravy i nadále udrží. O Zásadách řešení pěší dopravy v Plzni jsme informovali ve sborníčku Město pro pěší, (vydalo občanské sdružení Oživení ve spolupráci s Nadací Partnerství a Ústavem pro ekopolitiku – ke stažení je na stránkách <http://www.udrzitelnadoprava.cz/e-knihovna/pesi-doprava/mesto-pro-pesi-sbornik>.)

Město Plzeň pak ve své práci pokračovalo zpracováním koncepce rozvoje bezbariérových tras, které podrobně rozpracovalo pro potřeby „Národního rozvojového programu mobility pro všechny“ a následně je v samostatném dokumentu „Sledované trasy pro obyvatele s omezenou

schopností pohybu a orientace“ schválila i reprezentace města.

Do svého generelu pěší dopravy zahrnuje také sportovně rekreační trasy, přičemž využilo své jedinečné geografické situace na soutoku čtyř řek a proto zvláštní pozornost věnuje trasám podél řek, jež procházejí celým městem. Dokumenty a mapy je možné si stáhnout na webu <http://ukr.plzen.eu/analyticky-a-koncepcni-dokumenty/doprava-3/pesi-doprava/pesi-doprava.aspx>

Zajímavé je, že iniciativa v Plzni vychází z osvětlených odborných institucí města, kterým se navíc daří získávat politickou podporu. Pokud víme, v Plzni nepůsobí žádné výjimečné množství sdružení občanů, jež by se zabývala především podporou pěšáků. Pravda, mají tam odborně fundovanou Společnost pro veřejnou dopravu, na jejichž webových stránkách se můžeme dočíst i o pěší dopravě a kritiku poměrů pěší dopravy v Plzni (i tam se sedmdesátá a osmdesátá léta podepsala – rušení kvalitních přestupů mezi vlaky, tramvajemi, autobusy a trolejbusy a zahánění chodců do podchodů je patrné hned na cestě od nádraží k centru.

Více na [http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/pesi.html&m=cz/plzen/akce/menu\\_akce.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/pesi.html&m=cz/plzen/akce/menu_akce.html) a [http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/nadrazi.html&m=cz/plzen/akce/menu\\_akce.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/nadrazi.html&m=cz/plzen/akce/menu_akce.html)

A jen malá předvánoční perlička na závěr: Atraktivitu veřejné dopravy budují v Plzni u dětí i akce typu Mikulášský trolejbus. V Plzni se v posledních letech domluvila Společnost pro veřejnou dopravu s úřadem městské části Plzeň 4, s Plzeňskými městskými dopravními podniky a Škoda bus klubem a pro děti v předvečer svátku sv. Mikuláše zajeli na tři konečné trolejbusů. Spoj řídil veselý čert a děti postupovaly ze zadní části vozu, procházely peklím uprostřed kloubu, a pokračovaly dopředu za Mikulášem a anděli, kteří jim za

obrázek nebo básničku nadělovali nějaké drobnosti. [http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/mikulas\\_tr.html&m=cz/plzen/akce/menu\\_akce.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/plzen/akce/mikulas_tr.html&m=cz/plzen/akce/menu_akce.html)

## Brno

Konferenci Město pro pěší pořádalo o.s. Oživení, k němuž se připojily další instituce. Akce se nakonec konala dne 13.2. 2008 v Brně a hned den poté 14.2. 2008 v Praze, ale Brnu se jeho náhodný jednodenní náskok stále daří zvětšovat. V Brně už je letos k dispozici první návrh Generelu pěší dopravy a některé městské části již zveřejnily mapy s rozborů situace pěších na svém území. V Brně se o pěši stará hned celá řada osobností a institucí. V první řadě bych chtěl zmínit paní architektku Staňkovou, kterou si dovoluji z rozhovoru na [www.brnopolis.eu](http://www.brnopolis.eu) (tedy přesněji [http://www.brnopolis.eu/2009/05/kdo-stoji-za-brnopolis-eva-stankova\\_07.html](http://www.brnopolis.eu/2009/05/kdo-stoji-za-brnopolis-eva-stankova_07.html)) ocitovat. Když se Don Sparling ptá, co považuje za nejkritičtější nedostatek z hlediska urbanistického řešení Brna, odpovídá: „Je to stále neexistující koncepce systému veřejných prostorů a pěší dopravy. V praxi to vypadá, jakoby nejdůležitějším úkolem územního plánování bylo vymezení zastavitelných pozemků a zajištění průjezdu a parkování zvyšujícího se počtu aut. Ve světě se ale věnuje stále větší pozornost právě kvalitě veřejných prostorů (Project for Public Spaces) a systémovému řešení pěší dopravy (walk21)...“

Samozřejmě ani v Brně není ještě všechno ideální, i když tam závistivě šilháme na rozsáhlou pěší zónu, která umí kombinovat pěšáky s tramvají. Ale jednak se aktivita chopilo samo město, jednak tam kromě Nadace Partnerství, Brnopolis a sdružení Brno na kole působí celá řada aktivních organizací. Tématikou se také začali zabývat odborníci, takže se vbrzku můžeme těšit na expertní příspěvky a kvalifiko-

vanou diskusi – např.  
[http://files.brnonakole.cz/200010136-200932102d/09-gen\\_pesi\\_dopravy.pdf](http://files.brnonakole.cz/200010136-200932102d/09-gen_pesi_dopravy.pdf)

### **Jiná města**

Krásné prostředí pro pěší má většina historických měst a řada z nich pro pěší a bezbariérovost dopravy i něco dělá. Poměrně často je inspiroval „Národní rozvojový program mobility pro všechny: <http://www.nrzp.cz/narodni-rozvojovy-program-mobility-pro-vsechny/>, takže zpracovaly generely bezbariérových tras. (Například Telč, Cheb, Jihlava.) Někde je reflexe potřeb pěších poměrně skromná (nebo možná jen nedostatečně prezentovaná – například v dokumentu Uherského Brodu se s potřebami pěší dopravy vypořádali jednoduše: Kostra pěší dopravy je dána stávající zástavbou a jejími uličními čárami. Tato probíhá po samostatných chodnicích, částečně je potom v okrajových částech vedena po vozovkách. Více viz [http://www.ub.cz/public/docs/ostatni/generel%20dopravy/generel\\_dopravy.pdf](http://www.ub.cz/public/docs/ostatni/generel%20dopravy/generel_dopravy.pdf). Doufejme, že se Praha bude tématem zabývat o něco precizněji.

### **Praha**

V Praze už to vypadalo, že se do připomínkování veřejného prostoru a dopravy ve městě zapojí hodně lidí. V dubnu 2010 vypsal hlavní město soutěž [www.prahapodlevas.cz](http://www.prahapodlevas.cz), kde mohli lidé na facebookové aplikaci navrhnout úpravy, které by ovlivnily vzhled hlavního města. Deset nejlepších projektů se pak mělo dočkat realizace. Kdokoli mohl například do 3D mapy Letenského parku umístit lavičku a sehnat dostatek hlasů na facebooku, které by zaručily realizaci navrženého projektu. Nakonec se v první desítku umístily právě tyto projekty:

Relaxační zóna – Praha 15 – autor Jan Chvátal, tento projekt získal nejvíce podporovatelů, nicméně přání autora prý bylo natolik specifické, že stále ještě probíhá

jí jednání o realizaci se zástupci Městské části Praha 15.

Dětské hřiště – Atletická – autor Karel Umlauf

Krytá zastávka – Českokobrodská – autorka Monika Kupčková

Silnice, chodník – 5. května – autor Lukáš Svoboda

Zábradlí, ploty – Ječná – autorka Magda Šimonová

Veřejné WC – Karlův most – autorka Dagmar Plevková

Tříděný odpad – Fibichova 2 – autor Filip Kopřiva

Půjčovna kol – Divoká Šárka – autor Matouš Dlouhý

Kudy kam – Jabloňová 15 – autor Peter Vomys

Retardér – Ankarská – autor Luke Sherlock Vojtěch

Ježte – vůbec není jasné, co z toho nakonec tedy vzejde, jak byly projekty vybrány a zda jsou autoři námětů s realizací spokojeni. Stihla jsem si v létě poznamenat jediný: Magda Šimonová si ve svém návrhu přála: „...ač není IP Pavlova daleko od Karlova nám., chodci se do této stezky neradi pouštějí. Rozšíření chodníku o živý plot by jim cestu zpříjemnilo.“

Projekt se umístil na jednom z čelných míst a podle tiskové zprávy města zde vzniknou: „...v Ječné ulici zábradlí a ploty.“ To bychom autorku námětu vyhledali a zeptali se jí, jestli si to takhle představovala.

Druhý projekt, který prý stále probíhá, jsou internetové stránky [www.prahapodlevas.cz](http://www.prahapodlevas.cz), kde může každý občan upozornit na potřebu opravy nebo navrhnout vylepšení konkrétního místa v Praze. Citujeme autory: „Internetové stránky jsou součástí online aktivit pražského magistrátu, které si kladou za cíl interaktivně komunikovat s občany a zrychlit reakci na jejich podněty. Do tohoto projektu se můžete zapojit i vy na adrese [www.prahapodlevas.cz](http://www.prahapodlevas.cz) a pomůžete tak vylepšit život nás všech v Praze.“



Když jsme pak v létě procházeli projekty, celá řada se jich týkala chybějících chodníků – jenže odpovědi od TSK byly většinou zamítavé – nejsou peníze. Chtěli jsme se poplat na magistrátu, jak to tedy bude, jenže od té doby webová stránka zmizela a náměty občanů tak nejsou veřejnosti dostupné. Na MHMP nedostal za úkol zabývat se vyhodnocením připomínek občanů a zatím se nám na MHMP nepodařilo zjistit, v čem je problém. Tak doufáme, že to nebyla jen předvolební aktivita, a město příspěvky občanů ještě vyhodnotí.

### **Ale vraťme se k otázce: Jaký přínos může mít zpracování generelu pro zlepšení situace pěších?**

Základním přínosem materiálu bude monitoring potřeb chodců, tedy jakási analýza současného stavu a definice nejčtetnějších problémů, s nimiž se chodci v Praze musí potýkat. Očekáváme, že z návrhu vzejdou jednak návrhy doplnění infrastruktury (chodníky, lavičky, WC, přístup k veřejné dopravě, ale mosty, chybějící propojení apod.). Můžeme také doufat, že nejvýznamnější vazby se dočkají stejných privilegií jako mají ostatní druhy dopravy – jako liniové stavby se tak mohou ocitnout i v seznamu veřejně prospěšných staveb.

V neposlední řadě se tématem budou muset zabývat odbory územního rozvoje, dopravy, ale i školství, zdravotnictví, sociálních věcí a životního prostředí, protože podpora chůze znamená přínos ve všech těchto oblastech.

Některé městské části už své připomínky Útvaru rozvoje města zaslaly, ale je věcí občanů, aby na své potřeby znovu upozornily. I na webu Prahy 10, která jako snad první městská část nebo obec v Čechách se připojila k Mezinárodní chartě chůze a deklaruje koncepční přístup k veřejným prostran-

stvím, jsem zahlédla diskusi, v níž úřad zpochybňuje potřebu své obyvatelky poněkud humanizovat pěší propojení Bohdalce a Vršovic. Doufáme, že se domluví.

### **Jak může „řadový“ občan v Praze přispět ke zpracování tohoto dokumentu?**

Pošlete své městské části návrhy a připomínky k místům a trasám, kudy chodíte. Nemožou znát všechno a jistě Vaše zkušenosti z praxe ocení. Kde chybí chodník, kde je chodník poškozený, kde je trasa nepřijemná a nebezpečná, jaká navrhuje zlepšení.

Soustředte se i na otázky bezpečnosti – kde chybí přechody, kde musíte bez přechodu překonávat silnici a auta tam jezdí příliš rychle. Kde máte nedostatečný rozhled, kde je parkování vyznačeno až těsně před přechod. Zaměřte se i na trasy, kudy chodí Vaše děti do školy a kde je třeba dopravu zklidnit.

Zkuste se i zamyslet nad trasami, které chybějí. Kde musíte jít po silnici, protože tudy nevede chodník, kde musíte rozsáhlou oblast obcházet, protože je uzavřená, kde není možnost jak bezpečně přejít železniční trať nebo kde by bylo možné zprůchodnit nějaký areál.

Zamyslete se nad cestami, které zmizely. Dříve bylo možné procházet mnoha vnitrobloků, které se uzavírají, řada pasáží se privatizuje. Ozvěte se, pokud nějaká taková historická trasa mizí. Stalo se to například v historickém centru. Průchod Železné dveře mezi Jilskou a Michalskou sice je formálně zachován, ale hotel si do pasáže nainstaloval automatické dveře, napříč stůl recepce a koberec a pokud lidé nemají odvahu anebo neznají paralelní Hlavsovu uličku, musejí trasu obcházet přes zaldněné Malé náměstí a Karlovu ulici.

Podívejte se na webovou stránku Úvaru

rozvoje města, jestli Vaše městská část poslala mezi svými připomínkami i ty, které byste vznesli vy: [http://www.urm.cz/cs/podnety\\_pro\\_novy\\_uzemni\\_plan](http://www.urm.cz/cs/podnety_pro_novy_uzemni_plan). Pokud ne, pošlete své postřehy nejen na svou městskou část, ale i na adresu Útvaru rozvoje města. V současné době zadává zpracování Generelu péší dopravy a jistě najde příležitost, jak na Vaše podněty reagovat. Ing Marek Zděradička, Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Vyšehradská 57 128 00 Praha 2, [zderadicka@urm.mepnet.cz](mailto:zderadicka@urm.mepnet.cz)  
Napište i na adresu Michaela.Valentova@ekopolitika.cz nebo na mail [prazskematky@ecn.cz](mailto:prazskematky@ecn.cz)

*Michaela Valentová – členka o.s. Pražské matky a Ústav pro Ekopolitiku*

## **KONEC STARÝCH NÁDRAŽÍ V PRAZE? Zástavba areálu nádraží Praha Bubny**

Rozsáhlé plochy pražských nádraží se v posledních letech stávají vyhledávanými stavebními parcelami, se kterými díky změnám v územním plánu prováděným Magistrátem obchodují České dráhy a velké developerské firmy. Jedním z nich je i dosluhující nádraží Praha-Bubny, na jehož místě by v nejbližších letech měla vzniknout nová čtvrť s byty, kanceláři, nákupním centrem, hotelem, školami a poliklinikou.

### **Urbanistický a architektonický význam**

Roku 1868 napojila Buštěhradská dráha (BEB) v Bubnech svou prodlouženou trať na trať Rakouské státní dráhy (StEG) a ihned postavila výpravní budovu, skladiště, vodárnu a výtopnu. Seřadovací a nákladové nádraží včetně rozlehlých dílen a lokomotivního děpa vybudovala v letech 1870–73 také StEG. Obě nádraží byla ve 20. letech sloučena do jednoho – po vybudování severní spojky a nádraží Praha-Holešovice v 80. letech však jeho dopravní význam rapidně klesl. Komplex nádražních budov z let 1869 až

1873 představuje architektonicky kvalitní homogenní celek, dochovaný navíc takřka v původním stavu. Téměř všechny objekty byly 1. 9. 2004 prohlášeny Ministerstvem kultury za kulturní památky. V červnu roku 2006 však České dráhy prodaly pozemky o výměře cca 27 ha za 1,1 miliardy korun společnosti Orco Omikron, s.r.o., patřící do lucemburského holdingu Orco Property Group S.A. Nový majitel vzápětí podal návrh na sejmутí památkové ochrany, kterému Ministerstvo kultury v září 2008 vyhovělo (památkově chráněná zůstala pouze vodárna). V současnosti je vydán demoliční výměr na většinu objektů. Areál bubenského nádraží je urbanisticky významným územím ve středu Prahy. Rozlehlá plocha kolejíště rozděluje Holešovice na dvě části, nabízí se tedy vznik přirozeného centra, které zde prakticky chybí. Již v roce 1992 vyhlásil tehdejší Útvar hlavního architekta soutěž na nový urbanistický koncept území, později vznikly další dvě studie, které respektovaly kontext města i dochovanou historickou strukturu.

### **Řešení**

Ač by nebyl velký problém nádražní budovy citlivě promíchat s novou vrstvou, efektivně je využít a získat tak přidanou hodnotu minimálně zachováním fragmentů genia loci, sejmутí památkové ochrany nebude znamenat jen likvidaci neoddiskovatelně hodnotné industriální architektury. Reálně totiž hrozí, že mechanismy snímání či neprohlásování památkové ochrany budou ovlivňovány tlakem peněz i nadále a tento způsob zacházení s kulturním dědictvím se zanedlouho stane neblahým standardem.

*Jan Zikmund, Výzkumné centrum  
průmyslového dědictví Fakulty  
architektury ČVUT  
(z webu Prague Watch)*



Foto nahoře: z workshopu Město pro děti – žáci ze ZŠ Klánovice se pokoušejí plánovat město, jak by si jej představovali. Foto na 2. straně obálky: nahoře – při mapování v ZŠ Slivenec si děti nakreslily mapky samy; dole – Ze studentské cyklojízdy.  
Vydává o.s. Pražské matky.

Redakce: Jarmila Johnová, Michaela Valentová, Petra Lukešová, Eva Šuchmanová  
Adresa redakce: Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky, Pelléova 7, 160 00 Praha 6  
Číslo 2-3/2010 vychází s grantovou podporou Ministerstva životního prostředí.  
Tento materiál nemusí vyjadřovat stanoviska Ministerstva životního prostředí.

[www.prazskematky.cz](http://www.prazskematky.cz)

Ministerstvo životního prostředí  
České republiky

