# Dopravní politika a pěší doprava

Publikováno: 28. 2. 2011

*Anotace: Chůze je i přes svou nepochybnou důležitost stále v mnoha českých městech podceňovaným druhem dopravy. Tento text přináší stručný náhled na to, jak pěší dopravu zapracovat do dopravní politiky a přispět tak k oživení českých měst.*

*Klíčová slova: chůze, pěší, dopravní politika*

*Annotation: Walking is still underestimated traffic mode in many of Czech cities. This article describes the way, how to integrate walking into the transport policy.*

*Key words. walking, pedestrian, transport policy*

Chůze není pouze jedním ze způsobů dopravy. Je to nejpřirozenější druh pohybu, který „dělá člověka člověkem“. Pěší doprava významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a k ekonomickému rozvoji. Zároveň jsou  však chodci často nuceni využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní ani pohodlná. V současné společnosti se můžeme setkat s podceňováním chůze a dopravy na krátké vzdálenosti vůbec, což je důsledkem převládající dopravní politiky, zaměřující se zejména na:

a. dopravu na delší vzdálenosti
b. technicky založenou mobilitu
c. technickou redukci negativních vlivů dopravy (znečištění, kongesce, hluk apod.)

*Schopnost uživatelů individuální automobilové dopravy změnit své dopravní chování v případě konfrontace s dopravními problémy,  např. s kongescemi, představuje pro urbanisty a politiky opravdovou příležitost při hledání optimalizovaného využití prostoru a zvýšení kvality života ve městech*
*(zdroj: Reclaiming city streets for people – Chaos or duality of life?, EC 2004)*

Mnoho měst postrádá integrovanou politiku zaměřenou na pestrost poskytování dopravních možností. *„Pěší doprava dosud nebyla považována za legitimní součást celého dopravního systému. Opomíjení*

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

*systému pěších cest vedlo k takovému rozvoji ostatních druhů dopravy, který vytvářel pro chodce stále nové bariéry. Prostupnost města pro chodce a pěší dostupnost příměstské rekreace je přitom významným ukazatelem kvality života,*“ říká brněnská architektka a urbanistka Eva Staňková.

Výsledky jednostranně zaměřené politiky a z toho plynoucí nastavení priorit tvoří nejvážnější překážky při plánování a podpoře pěší dopravy. Kromě vlivu na plánovací úrovni se tyto překážky projevují i v každodenním životě chodců, např.:

- zkvalitnění dopravy na dlouhé vzdálenosti vede ke zvětšování vzdáleností a k nežádoucímu rozpínání lokalit obydlí, obchodů, pracovních a odpočinkových míst, což redukuje dosažitelnost těchto zdrojů/cílů pěší dopravou (tzv. urban sprawl)
- delší vzdálenosti znamenají více motorizované dopravy, což má ve výsledku negativní vliv na bezpečnost, dosažitelnost a komfort pěší dopravy.

## Dopravní plánování

Je možné rozlišit dva způsoby dopravního plánování – konvenční a „moderní“. Konvenční dopravní plánování vychází z předpokladu, že vývoj dopravy má lineární podobu, kdy modernější a rychlejší modely nahrazují starší a pomalejší způsoby dopravy podle schématu: ***Chůze – Jízdní kolo – Vlak – Autobus – Automobil – Superautomobil***. Tento lineární model vývoje předpokládá, že starší druhy dopravy nemají velkou důležitost. To, že nárůst automobilové dopravy působí významné zpoždění hromadné dopravy a vytváří bariéry pro pěší dopravu, není v rámci této koncepce chápáno jako negativum. Podle této perspektivy znamená podpora veřejné hromadné dopravy, chůze a cyklistiky na úkor automobilové individuální dopravy krok zpět. Opak představuje moderní plánování vycházející z „paralelního modelu”, v němž je každý druh dopravy považován za přínosný. Dopravní pokrok chápe tento model jako proces zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V jeho rámci nemají prioritu rychlejší, motorizované způsoby dopravy.

Různorodost v nabídce mobility je tedy klíčem k udržitelné dopravě ve městech. Na fyzické úrovni jsou podmínky pro pohyb a mobilitu primárně určeny parametry jako je hustota (zástavby, osídlení, dopravy), koncentrace a využití území. Celkové najeté vzdálenosti a podíl automobilů na dělbě přepravní práce jsou většinou nejmenší tam, kde je obytná část města díky struktuře města těsně provázána (funkčně i prostorově) s centrální oblastí a kde existuje atraktivní propojení, realizované linkami hromadné dopravy a cyklostezkami, s relevantně přilehlými centry. Určitá minimální hustota osídlení generuje dostatečnou úroveň společenských interakcí v rámci docházkové vzdálenosti od obydlí. Přesnou úroveň ideální hustoty osídlení je obtížné stanovit, neboť závisí na rozdílných lokálních podmínkách.

Dle mezinárodní dohody pro pěší dopravu, tzv. Charty Walk21, jsou při „tvorbě“ měst přátelských k pěší dopravě důležité v oblasti dopravní politiky a strategie následující kroky:

- Přijmout jasný, stručný a komplexní akční plán pro podporu pěší dopravy, stanovit cíle, získávat podporu zainteresovaných stran a usměrňovat investice.
- Zainteresovat všechny odpovídající úřady (především v oblasti dopravy, plánování, hygieny, školství a policie) na všech úrovních, aby pochopily důležitost podpory chůze a přijímaly doplňková opatření a plány.
- Pořádat pravidelné konzultace s místními organizacemi, které zastupují chodce a další skupiny včetně mládeže, starší generace a osob s omezenými schopnostmi.
- Shromažďovat kvalitativní a kvantitativní údaje o chůzi (včetně motivace a důvodů pro chůzi, počet pěších cest, úseků cest, času a vzdálenosti chůze, času stráveného na veřejných prostranstvích a spokojenosti).
- Začlenit chůzi do školení v rámci dalšího profesního rozvoje pracovníků dopravní a silniční bezpečnosti, zdravotníků, urbanistů a architektů.
- Poskytovat průběžné zdroje potřebné k realizaci přijatého akčního plánu.
- Realizovat pilotní projekty pro šíření příkladů dobré praxe a podporovat výzkum vlastní účastí v případové studii a širokou propagací svých místních zkušeností.
- Měřit úspěch programů sběrem a porovnáním údajů získaných před, během a po realizaci.

Na územně-plánovací úrovni je pak nezbytné prosazovat zastavení nekontrolovaného růstu měst, podporovat ekomobilitu, reurbanizaci, zahušťování měst, rozvoj měst v návaznosti na trasy hromadné dopravy apod.

Při plánování pro pěší dopravu je dále nutné rozlišovat jednotlivé typy a podkategorie pěších (viz. Tab1), kdy každá podkategorie má svá specifika, která je nezbytné zohledňovat. Chodci jsou totiž různorodou skupinou účastníků silničního provozu, s vlastnostmi, které reflektují rozmanitost celkové populace.

| Druh chodce | Podkategorie |
|---|---|
| Pěší | Zdatný chodec<br>Běžec<br>Dospělý chodec<br>Mladý chodec<br>Chodec se zhoršenou schopností chůze<br>Senioři<br>Chodci s vodicím psem<br>Chodci se zhoršenou schopností orientace<br>Chodci o holi |
| Využívající kolečka | In-line bruslaři<br>Kolečkoví bruslaři<br>Skateboardisté<br>Koloběžkáři<br>Chodci s kočárky |
| S omezenou schopností pohybu | Chodci na vozíku na manuální pohon<br>Chodci na vozíku na elektrický pohon<br>Chodci s chodítkem<br>Chodci na skútru |

*Tab. 1 – Jednotlivé druhy a kategorie chodců*
*(zdroj: Pedestrian planning and design guide, NZ Transport Agency, 2009)*

Je tedy zřejmé, že pěší dopravu v městech lze uchopit pouze komplexně. Při plánování pro pěší dopravu je nezbytné brát v potaz utváření městského prostředí, dopravní a územní plánování, problematiku bezpečnosti (ať už dopravní či sociální), dopravního inženýrství atd.

Přecházení chodců přes pozemní komunikace je „pouze“ jedním z mnoha témat pěší dopravy ve složitém městském organismu a je k němu nutno přistupovat citlivě s ohledem na výše zmíněnou komplexitu.