

MĚSTA JAKO MÍSTA NADĚJE: Gent

Leden 2022

Evropskou unií zavál nový vítr. Evropská komise prostřednictvím Zelené dohody přijala závazek, že se Evropa do roku 2050 stane prvním klimaticky neutrálním kontinentem.

Naděje na udržitelnější budoucnost však přichází také z řady progresivních evropských měst, která ukazují cestu k potřebné změně: vytvářejí a zavádějí nové, na budoucnost orientované politiky doprovázené inovativními politickými přístupy a znovunalézáním vztahu s občany.

V rámci nadnárodního projektu Zelené evropské nadace (Green European Foundation) nazvaného „Města jako místa naděje“ se zaměřujeme na příklady z těchto průkopnických zelených měst. Jedním z nich je belgický Gent, který může posloužit jako příklad města, jež od základu změnilo svůj přístup k městské dopravě tak, aby odpovídala potřebám obyvatel spíše než projíždějícím automobilům.

Cesta k zelenějšímu městu

Vítejte v Gentu, hlavním městě provincie Východní Flandry a třetím největším belgickém městě (po Bruselu a Antverpách). Gent se rozkládá na ploše 156 km² a žije v něm 260 000 obyvatel. Je také univerzitním městem s téměř 80 000 studenty.

První kroky ke zlepšení dopravní situace ve městě byly podniknuty v devadesátých letech, a to zavedením podpory cyklistické dopravy. Díky propojení městských čtvrtí s centrem města, investicím do osvětových kampaní a systematickému zřizování parkovacích míst pro kola se počet lidí využívajících jízdní kolo jako dopravní prostředek v Gentu do roku 1999 zdvojnásobil. Stále však byl poměrně nízký. V roce 1997 představil Gent svůj první plán mobility pro vnitřní město. Střed historického centra se proměnil v největší souvislou pěší zónu ve Flandrech. Kolem ní vede „parkovací trasa“ (trasa P) propojující 10 parkovišť pro automobily o celkové kapacitě přibližně 5 000 parkovacích míst. V následujících letech byl vypracován rámcový plán rekonstrukce historického centra města, který upřednostňuje pěší dopravu.

Mezitím město zaznamenávalo trvalý nárůst počtu obyvatel, včetně exponenciálního růstu studentské populace. Stalo se také vyhledávaným turistickým cílem.

Průzkum provedený v roce 2012 ukázal, že více než polovina všech cest po městě se uskutečnila autem a že 50 % veškeré dopravy v centru představovaly průjezdy městem. Pouze třetina cest se uskutečnila pěšky nebo na kole a sotva 9 % veřejnou dopravou. Navzdory politickým snahám a úspěchům dosaženým v devadesátých letech město směřovalo ke kolapsu v důsledku rychlého nárůstu automobilové dopravy: trasa P se stala rušnou dopravní tepnou, stále častější dopravní zácpy způsobovaly zpoždování veřejné dopravy, hledání parkovacích míst bylo čím dál obtížnější a cyklisté se potýkali

OIKOS

Kati Van de Velde
& Dirk Holemans

kati.vandevelde@oikos.be

Překlad do českého jazyka:
Martina Dušková

Redakční úpravy:
Martin Ander

Českou verzi publikace vydal
Institut aktivního občanství

www.aktivniobcanstvi.cz

Oikos

GEF GREEN EUROPEAN FOUNDATION

Navštivte naše internetové stránky:

www.gef.eu

Sledujte nás na sociálních sítích,
získáte aktuální informace o našich
aktivitách a událostech po celé Evropě

 GEF_Europe

 GreenEuropeanFoundation

 GEF_Europe



s intenzivním provozem. Bylo jasné, že město potřebuje novou, dlouhodobou, a především udržitelnou vizi městské mobility.

V září roku 2015 představil Filip Watteeuw, městský radní pro mobilitu za Zelené, ambiciózní plán na zlepšení dostupnosti a kvality života ve městě. Udržitelná mobilita byla považována za hnací sílu zlepšování životního a pracovního prostředí.

Ambiciózní plán mobility

V roce 2016 Gent začal uplatňovat nový přístup v boji proti dopravním zácpám a na podporu zdravějšího životního prostředí pro všechny. Jeho základem se stal zejména plán parkování a plán cirkulace dopravy.

Plán parkování (Parkeerplan) byl představen v roce 2016. Zahnuje politiku parkovacích poplatků, jež má motivovat řidiče, aby nechávali svá vozidla na kraji města. Základem je nabídka převážně bezplatných P+R parkovišť v kombinaci s veřejnou dopravou a sdílenými městskými koly. Parkování blíže k historickému centru je zpoplatněno vyššími sazbami. Stále více ploch je vyhrazeno pro rezidentní parkování a ceny dlouhodobého parkování v podzemních garážích postupně rostou.

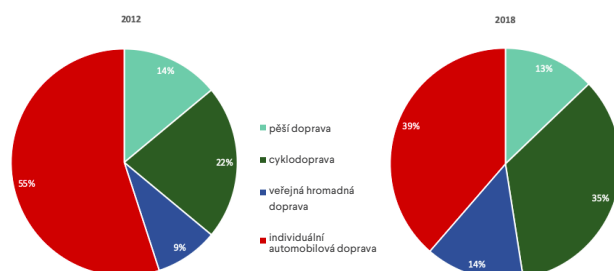
Plán cirkulace dopravy (Circulatieplan) zaváděný od roku 2017 měl za cíl především odlehčení centra města od tranzitní dopravy. Vzniklo tím více prostoru pro chodce, cyklisty, autobusy, tramvaje i plochy městské zeleně. Došlo k rozšíření stávající zóny s dopravním omezením v centru města a rozdělení přilehlých oblastí na šest zón. Z nich je automobilová doprava vedena po obchvatu a dále směřována přes okružní komunikace, není tedy umožněno jezdit přímo ze zóny do zóny. Vjezd autem do centra města je stále možný pro ty, kdo ho opravdu potřebují, ale díky uvedeným opatřením je i pro ně cesta k cíli rychlejší a snadnější.

Vedle těchto hlavních změn byla přijata i další opatření: došlo k rozšíření cyklistické infrastruktury, byla přijata opatření ke zvýšení plynulosti veřejné dopravy a město se změnilo na zónu s maximální povolenou rychlostí 30 km/h. Při tvorbě dopravní politiky byla podporována spolupráce a iniciativa všech zúčastněných stran, včetně obyvatel, škol, firem dalších organizací.

Doprava v Gentu: fakta a čísla

Gent prostřednictvím svého plánu mobility dokázal, že radikální změna systému městské dopravy je možná. Hodnotící zpráva zveřejněná v květnu 2019 ukázala, že využívání udržitelných druhů dopravy se od uvedení plánu do praxe znatelně zvýšilo. Zpráva dokládá 17% pokles používání automobilů ve prospěch nárůstu každodenního využívání veřejné dopravy a cyklo dopravy. Využívání veřejné dopravy vzrostlo v celodenním průměru o 6 procentních bodů, při-

čemž ve večerní špičce dosahuje až 25 %. Využívání jízdních kol se zvýšilo o více než polovinu.



Obrázek 1: Graf podílu využívání jednotlivých druhů dopravy (modal split) udává, které dopravní prostředky lidé ve městě používají a v jakém rozsahu. ©City of Ghent

Ve srovnání s rokem 2012 jsou čísla ještě zřetelnější. Více než třetina všech cest se nyní uskutečňuje na kole oproti necelé čtvrtině v roce 2012 a podíl cest uskutečněných veřejnou dopravou vzrostl z 9 na 14 % (obr. 1).

Díky tomu, že ve vnitřním městě ubylo automobilů, uvolnil se prostor pro vznik dalších ploch zeleně. Například Maaseikplein (obr. 2), náměstí v centru města, které dříve sloužilo jako parkoviště, bylo nedávno přeměněno v příjemnou plochu s ovocnými stromy, piknikovými stoly a dalšími rekreačními prvky.



Obrázek 2: Maaseikplein před a po rekonstrukci ©City of Ghent



Zároveň došlo k výraznému zlepšení bezpečnosti silničního provozu a kvality ovzduší: počet dopravních nehod v centru města se snížil o 25 % a průměrná koncentrace NO₂ klesla o 20 %.

Přístup k dopravnímu zklidnění v Gentu je dnes inspirací pro další města od Birminghamu ve Velké Británii po Auckland na Novém Zélandu. V lednu 2020 popsal britský deník The Guardian, jak místní obyvatelé vnímají změny v dopravě ve městě: „Prodal jsem auto a začal jsem používat sdílené elektromobily“, „Lidé se procházejí a povídají si, zatímco kolem nich bez hluku projíždějí cyklisté – to je obrovským zlepšením“, „Díky cyklostezkám je město pro cyklisty mnohem bezpečnější“.

Plán mobility v Gentu ukázal, že odvážné politiky zaměřené na sociálně-ekologickou transformaci mohou skutečně nabídnout smysluplnou odpověď na různé otázky a výzvy týkající se kvality života a přístupnosti měst. Nižší hustota dopravy vedla v pozoruhodně krátké době ke zlepšení kvality ovzduší a větší bezpečnosti na silnicích. To vše přispělo k vytvoření atraktivnějšího prostředí pro život, práci i studium.

Další kroky: za hranice centra města

Dosavadní plán cirkulace dopravy se soustředil především na centrum města. Nyní se chce radnice věnovat také okolním čtvrtím. Cílem sedmi „plánů mobility městských částí“ je zvýšit kvalitu života a bezpečnost v jednotlivých obvodech a dále omezit tranzitní dopravu.

Do tvorby těchto plánů v jednotlivých čtvrtích se aktivně zapojují jejich obyvatelé například prostřednictvím informačních schůzek, projednávání s účastí veřejnosti a online workshopů.

Radnice také usiluje o celkovou změnu pojetí města jako zeleného prostoru přívětivého pro lidi. Například při rekonstrukci ulic a náměstí se počítá s odstraňováním nadbytečného dláždění ve prospěch městské zeleně.

Nejzajímavější na dopravní politice Gentu je však to, že ačkoli již bylo v této oblasti dosaženo významného pokroku, ambice města tím nekončí a plánuje jít ještě dál. Jedním z aktuálních projektů města je výstavba mostů a podjezdů pro cyklisty, které mají usnadnit jízdu po cyklostezkách (obr. 3). Až příště navštívíte Gent, určitě si nezapomeňte vzít kolo!



Obrázek 3: Podjezd pod mostem Rozemarijn. ©City of Ghent