

KARLÍN 30

Tomáš Cach chtěl lepší město,
a tak začal obcházet úřady

□ MAREK ŠVEHLA / FOTO MILAN JAROŠ



V rezidenční čtvrti by to mělo být normální. (Tomáš Cach)

Pokud bude někdo v Česku hledat příklad zlepšování městského života v duchu doporučení dánského architekta Jana Gehla, naráží pravděpodobně na architekta Tomáše Cacha a jeho projekt zklidnění Karlína.

Tomáš Cach o sobě mluví jako o dopravním urbanistovi. Od dětství bydlí na pražské Letné, odkud vyráží do okolí na svém superskládacím kole, které se dá všude vzít s sebou jako taška a pak zase na ulici rychle rozložit. Prapůvod této výbavy zčásti leží v polovině minulého desetiletí, kdy Cach vyrazil v rámci programu Erasmus na rok do Paříže. Tam kromě jiného objevil několik inspirativních zákonů na organizování dopravy. Třeba že v rezidenčních čtvrtích francouzských měst je povinnost vyhlášovat plošně třicítka. Nebo že auta tam smějí jezdit pouze jedním směrem, zatímco cyklisté mohou oběma.

Po návratu do Česka se Cach angažoval v organizaci zastánců městské cyklistiky Auto*Mat a stal se členem magis-

trátní komise pro cyklo dopravu. Během této práce se snažil prosadit v Praze nápady na podporu pěší a cyklistické dopravy, jak je zažil na Západě, a před nedávnem se rozhodl soustředit se na jedinou čtvrť - Karlín. Jak sám říká, smyslem byla snaha o celkové zklidnění dopravy, které pomůže chůzi a jízdou na kole automaticky bez drahých stavebních úprav povzbudit.

Žádné peníze

„Karlín je pro to nevhodnější,“ vysvětluje Cach. „Je v rovině, tvoří ho velké pravidelné bloky domů, a má proto logickou strukturu, není narušen průjezdní dopravou a jako jediný v Praze disponuje veřejnou půjčovnou kol,“ popisuje bývalou průmyslovou čtvrť nedaleko Vltavy. Cach připravil projekt a někdy před rokem a půl se pustil do přesvědčování úřadů. Nejtěžší podle něj bývá přesvědčit policii, jejíž doporučení je podmínkou úspěchu. „Problém byl třeba se samotnou zónou 30,“ vzpomíná Cach na otázku „Jak bude řidič vědět, že musí jet třicet, když bude

vyjíždět ráno někde uvnitř zóny?“. „A jak se jinde řidič dozví, že je na území města a musí jet padesát?“ loví Cach z paměti svoje tehdejší argumenty. Každopádně zástupci policie k jeho radosti nakonec usoudili, že jim plošná karlínská třicítka nevádí. Proti nebyla ani správa komunikací, protože projekt nevyžadoval žádné drahé úpravy.

Logika života

V městské části Prahy 8, kam Karlín patří, přesvědčil místostarostu a radního pro dopravu Michala Švarce, který to samé udělal se svými kolegy. Pak přišly podle Cacha desítky schůzek, na kterých projekt obhajoval. „Nejčastěji asi padala otázka, proč má mít cyklista nějaké výhody a jezdit v jednosměrce obousměrně,“ popisuje atmosféru schůzí. Snažil se vysvětlovat, že to vyplývá z logiky života v takové čtvrti. „Když jedu autem v rezidenční čtvrti, mělo by být normální, že jedu maximálně třicet. A když ráno vycházím s kolem z domu, že se můžu vydat oběma směry,“ říká Cach. Součástí jeho projektu je také snaha, aby se nemuselo instalovat příliš dopravních značek a lidé si na omezení zvykli právě z jejich jakési přirozenosti.

Každopádně Tomáš Cach díky podpoře a spolupráci městské části, policie a správy komunikací uspěl a na webových stránkách Prahy 8 lze teď číst nepřehlédnutelnou anotaci na to, jak „Karlín zažije dopravní revoluci“. Už od srpna se totiž instalují nové značky s maximální rychlostí 30 a s jízdou cyklistů v obou směrech plus přenosné vysvětlující panely pro obyvatele, jejichž reakce jsou zatím - jak sám říká - „různé“. „Samozřejmě by se mi líbily i drobné stavební úpravy typu zvýšené křižovatky nebo různé zpomalovače rychlosti, na to ale přijde čas, až se budou dělat větší rekonstrukce ulic,“ vysvětluje dále Cach. „Hlavní smysl celé akce - aby ulice ožily a vzniklo lepší město pro život - se dá teď naplňovat i bez toho.“ V rámci této vize věří, že si lidé díky dopravnímu zklidnění časem zvyknou, že na ulici se dají dělat i jiné věci než jen jezdit autem. „Třeba si sednout na ulici, povídat si a zkrátka být rád venku,“ odkazuje na ústřední gehlovské heslo. ■