



Listopad 2024

MÍSTO VOLANTU ZA ŘÍDÍTKA? EVROPSKÉ PROHLÁŠENÍ O CYKLISTICE

Jan Rovenský

Shrnutí

Evropské prohlášení o cyklistice si vytyčuje spojení podpory cyklistiky s environmentálními cíli, zdravím občanů a hospodářským růstem. Dokument vyzdvihuje jízdu na kole jako klíčový prostředek pro snížení emisí skleníkových plynů prostřednictvím rozsáhlých investic do infrastruktury a snaží se pod záminkou péče o zdraví evropských občanů propagovat tento sport jako preferovaný způsob dopravy. Analýza poukazuje na kontroverzní návrhy implicitně omezující automobilovou dopravu a za pokus politizovat cyklistiku jako prostředek k dosažení širších ideologických cílů EU.

Hlavní body

- Evropské prohlášení o cyklistice se zaměřuje na podporu cyklistiky jako klíčového nástroje pro dosažení klimatických cílů EU do roku 2030 a 2050, přičemž klade důraz na rozvoj infrastruktury a podporu ve formě dotací a vzdělávacích programů.
- Dokument vyvolává kontroverze kvůli snaze o omezení automobilové dopravy, politizaci cyklistiky a snahám o podporu ideologických cílů, což může mít praktické důsledky pro občany a podniky.
- Analytický pohled poukazuje na rizika spojená s finančními náklady, nežádoucími praktickými důsledky pro různé skupiny obyvatel a potenciálním dopadem na ekonomiku.

Úvod

Bez většího zájmu médií i veřejnosti vydaly 3. dubna 2024 Evropský parlament, Rada a Evropská komise společně „Evropské prohlášení o cyklistice“. Nenápadný pětistránkový dokument není sice právně závazný a má sloužit jako proklamace důležitosti této formy dopravy, nabízí však zajímavý pohled do způsobu myšlení eurounijních byrokratů a politiků (Evropské prohlášení o cyklistice, 2024).

Ačkoli se na první pohled může zdát, že jde o neškodný a třeba i chvályhodný pokus podpořit zdravý a udržitelný způsob dopravy, při bližším zkoumání vyvstávají otázky a pochybnosti, které poukazují na hlubší politické a ekonomické motivy.

Tato analýza se soustřeďuje na deklarované cíle, jejich propojení s širšími environmentálními a ekonomickými strategiemi EU, dále se zabývá konkrétními opatřeními navrženými v dokumentu, jejich proveditelností a možnými dopady na každodenní život občanů a ekonomiku, a také na možnou skrytou politickou agendu skrývající se za fasádou ekologických a zdravotních benefitů.

Cyklistika jako prostředek k dosažení klimatických cílů

Evropské prohlášení o cyklistice, které podpořil i český ministr dopravy Martin Kupka (X.com @makupka), má být podle institucí EU vodítkem pro politiky a iniciativy související s cyklistikou. Dokument vychází z „Nového rámce EU pro městskou mobilitu“ z prosince 2021, který se mj. zabýval i expanzí cyklistiky jako jednoho ze způsobů, jak přispět ke snížení emisí ve městech (Ekonomický deník, 2024).

Evropské prohlášení o cyklistice uvádí, že pro „dosažení cílů EU ohledně klimatu, nulového znečištění a energetické účinnosti jsou nezbytné udržitelné formy dopravy“. Cyklistiku uznává tento dokument „jako jednu z nejudržitelnějších, nejdostupnějších, nejinkluzivnějších, nejlevnějších a nejzdravějších forem dopravy a rekreace a její klíčový význam pro evropskou společnost a hospodářství“. Podle evropských institucí má právě „jízda na kole značný potenciál podpořit dekarbonizaci městské dopravy a přispět k dosažení celounijního cíle spočívajícího ve snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v dosažení klimatické neutrality do roku 2050 (...) Další rozvoj cyklistiky je v rámci našich klimatických cílů klíčový obzvláště pro evropská města“.

Kromě snahy naroubovat tento sport na plnění klimatických cílů, je prohlášení dále zajímavé tím, co všechno si evropští byrokraté a politici představují, že spadá pod pojem „cyklistika“. Podle představ Bruselu se vztahuje nejen na klasická a elektrická jízdní kola, ale také nákladní kola, kola pro přepravu dětí, kola pro osoby se zdravotním postižením, tříkolky, lehokola, velomobily, tandemová kola, i přívěsné vozíky za kola.

Pro EU je tedy cyklistika něco mnohem víc než sportovní kratochvíle, ale má se z ní stát plnohodnotná alternativa k tradičním formám dopravy, především automobilové. Tato ambice je zjevná i z dalších částí prohlášení, které předpokládají rozsáhlé investice infrastruktury, zahrnující budování cyklostezek, parkovišť pro kola a dobíjecích stanic pro elektrokola, stejně jako dotace a pobídky pro zaměstnavatele, kteří poskytují podniková kola pro své zaměstnance. Nekončí ale jen tam, peníze mají také jít i na osvětu, jako jsou mediální kampaně nebo výuka ve školách.

Vedle snahy přivést více lidí na kola v rámci dekarbonizačního úsilí prohlášení také pracuje s ambicí, že se z Unie stane velmoc v cyklistickém průmyslu, což podle názorů evropských institucí povede k vytváření nových pracovních míst a stimulaci ekonomiky. „Evropský cyklistický průmysl je celosvětovým inovátorem a lídrem, jakož i důležitým a rostoucím hospodářským odvětvím. V současné

době čítá přes 1 000 malých a středních podniků a zajišťuje 1 milion pracovních míst, avšak potenciál tohoto odvětví je mnohem větší,“ stojí v dokumentu.

Kontroverzní politizace cyklistiky

Pod záminkou „plně využít v EU potenciál cyklistiky“ a za fasádou zdánlivě nekonfliktního způsobu individuální dopravy a sportovní kratochvíle je však prohlášení vysoce politické a návrh přichází s některými krajně kontroverzními návrhy, zabalenými do snahy péče o zdraví evropských občanů.

Autoři dokumentu sice zdůrazňují, že text není právně závazný, ale zároveň přiznávají, že prohlášení „představuje politický záměr Unie prosazovat a uplatňovat zásady, které jsou v něm obsaženy“ a že

„Unie odpovídá za plnění tohoto prohlášení ve spolupráci s členskými státy v souladu s příslušnými pravomocemi a v plném souladu s právem Unie“. Navíc se v dokumentu předpokládá, že plnění závazků se bude monitorovat a pokrok ve využívání cyklistiky se bude kontinuálně měřit.

Dokument je kontroverzní hned z několika úhlů. V prvé řadě z něj číší snaha omezit automobilovou dopravu na úkor právě cyklistiky. Počítá se v něm se zaváděním „bezpečné rychlosti, bezpečné používání silnic a bezpečná vozidla a související přísné prosazování pravidel silničního provozu“. Co si autoři pod touto formulací představují, není jasné, ale lze usuzovat, že půjde o snahu významně snižovat rychlost ve městech (typicky na 30 kilometrů v hodině) a instalaci různých systémů – s rozvojem elektromobilů může jít například o opatření omezující výkon vozidla na 30 km/h při jízdě ve městě či případné zaznamenávání překročení rychlosti a nahlášení řidiče.

V jistém smyslu podobná praxe již dnes existuje, byť zatím na dobrovolné bázi, v oblasti pojištění vozidel. Některé pojišťovny nabízejí pojištění s tzv. telematikou, kdy je pohyb automobilů a styl jízdy monitorován a na základě těchto informací pojišťovna určuje výši pojistky (Beneš, Kovaříková 2022). Není třeba připomínat, že tato data představují osobní údaje velmi citlivé povahy a nebezpečí jejich zneužití – ať už soukromými subjekty nebo vládními orgány – je značné. S rozvojem technologií lze očekávat tlak na větší využívání těchto systémů.

Dalším kontroverzním bodem Evropského prohlášení o cyklistice je snaha vytvořit dojem, že cyklistika může být dopravním prostředkem pro všechny osoby včetně invalidů. Členské státy zavazuje ke zvýšení využívání tohoto způsobu dopravy tak, aby bylo podporováno sociální začlenění, přičemž zvláštní pozornost má být věnována potřebám žen, dětí, seniorů, zranitelných a marginalizovaných skupin. Dokument uvádí: „Každý bez ohledu na věk a pohlaví, včetně osob se zdravotním postižením nebo osob s omezenou schopností pohybu, by měl mít přístup k mobilitě a cyklistika může ke splnění tohoto cíle významně přispět. Cyklistika by také měla být finančně dostupná bez ohledu na výši příjmu a měla by být propagována jako prospěšná pro duševní a tělesné zdraví.“ Pod hlavičkou inkluze se tak EU snaží vyvolat dojem, že je některým občanům odepírána možnost jezdit na kole. Přitom pro řadu situací může být kolo nepraktické (matka na cestě s dětmi k lékaři), nepohodlné (za nepříznivého počasí), nevhodné nebo nemožné (pro osoby se zdravotním postižením nebo seniory).

V prohlášení se také píše o plánu „prosazovat jízdu na kole jako zdravý způsob dopravy nebo rekreace prostřednictvím osvětových a propagačních kampaní“ a záměru podpořit cyklistiku také „přípravou a výchovou, například ve školách“. Ze znění textu nelze dovozovat detaily, ale lze spekulovat, že EU může chtít zavést povinnou výuku cyklistiky v rámci školních osnov a snažit se kampaněmi ovlivňovat mínění veřejnosti nejen za účelem zvýšení povědomí o výhodách, ale také vytvoření kulturního posunu směrem k širšímu přijetí cyklistiky jako normálního a preferovaného způsobu dopravy.

Kritický pohled

Plán Evropské unie na podporu cyklistiky vyvolává řadu otázek. Kromě plánu „vzdělávat“ občany, jak se mají „správně“ přepravovat, lze spekulovat, že kromě podpory pro zaměstnavatele mohou přijít i sankce pro ty firmy, které podobné programy nezavedou.

Prohlášení může pochopitelně být vnímáno jako příliš velký zásah do osobních preferencí a životního stylu lidí. Ne každý je schopen nebo ochoten využívat kolo jako hlavní dopravní prostředek, ať už z důvodu zdravotních omezení, geografických podmínek nebo osobních důvodů. Snaha vytvářet dojem, že cyklistika může být univerzálním dopravním prostředkem pro všechny osoby včetně invalidů a seniorů nebere v úvahu praktické problémy a omezení, kterým čelí mnoho občanů. Tlak na univerzální přijetí může vést k pocitu, že EU nemá co mluvit do způsobu dopravy, i když se to snaží maskovat starostí o zdraví jednotlivců.

Jízda na kole, ačkoli je udržitelná a zdraví prospěšná, nemůže být plnohodnotnou náhradou za automobily, a to z různých důvodů: například poskytují vyšší komfort, rychlost a schopnost přepravy větších nákladů, což je v mnoha situacích nenahraditelné. Kromě toho v odlehlejších a venkovských oblastech jsou automobily často jedinou praktickou možností.

Evropské prohlášení o cyklistice se nezabývá důkladně finanční stránkou navrhovaných opatření. Rozsáhlé investice do cyklistické infrastruktury, osvětové kampaně a výchovné programy ve školách budou vyžadovat značné finanční prostředky na úkor jiných projektů, kde peníze budou chybět. Povinné zavádění těchto opatření může vést k dodatečnému zatížení veřejných rozpočtů a zvýšení daňového břemene pro občany. Představy o vybudování cyklistického průmyslu, který by v Evropě mohl zdárně konkurovat zaměstnanosti v automobilovém odvětví, jsou také naivní. Stačí se podívat na statistiky – automobilový průmysl (přímo či nepřímo) zaměstnává v Evropě 13 milionů lidí, z toho přímo cca 2,4 milionů lidí (Statista.com, 2024). A tvrzení, že v cyklistice je to jeden milion lidí, se nezdá pravděpodobné, dostupná data hovoří o (přímo i nepřímo) 170 tisíci pracovních místech (Carroll, 2022).

Z Evropského prohlášení je patrná snaha politizovat cyklistiku a posunout tento sport do ideologické roviny v souladu se záměry Green Dealu a v rámci snah nahradit automobilovou dopravu v evropských městech. Podobně jako řada opatření Green Dealu chce dokument shora obcházet spontánní procesy ve společnosti a vnucovat „správný“ postoj pod zástěrkou boje proti emisím a starosti o zdraví.

Není také jasné, nakolik červnové volby do Evropského parlamentu ovlivní Green Deal, jeho prováděcí opatření a nepřímo tedy i téma cyklistiky. Až následující měsíce ukážou, zda absurdní zelené blouznění evropských byrokratů a politiků dozná změn. V každém případě je důležité usilovat o to, aby cyklistická infrastruktura zůstala volitelným doplňkem, nikoli povinnou náhradou za jiné formy dopravy, které jsou pro mnoho lidí nezbytné. Rozvoj jízdy na kole by měl být podporován, ale nikoli na úkor svobody volby jednotlivců a praktických potřeb obyvatel.

Závěr

Evropské prohlášení o cyklistice přináší ambiciózní vizi, která se snaží propojit environmentální cíle s podporou zdravého životního stylu a hospodářského růstu. Přestože tyto cíle jsou chvályhodné, realizace navrhovaných opatření vyvolává řadu otázek a obav. Nadměrný zásah do osobních preferencí a životního stylu jednotlivců, stejně jako potenciální finanční zatížení veřejných rozpočtů a podniků, představují značné výzvy. Zvláště kontroverzní je snaha politizovat cyklistiku a využít ji jako nástroj pro dosažení širších ideologických cílů, což může vést k odporu a nepochopení mezi občany.

Aby byla podpora cyklistiky skutečně úspěšná, je důležité, aby byla založena na dobrovolném přístupu a respektování individuálních potřeb a preferencí. Investice do infrastruktury by měly být prováděny s ohledem na reálné možnosti a potřeby místních komunit, nikoli jako direktivní opatření vnucovaná shora. Jízda na kole by měla být podporována jako užitečný doplněk k tradičním formám dopravy, nikoli jako jejich povinná náhrada. Pouze tak může dojít k udržitelnému a pozitivnímu rozvoji, který bude přínosem pro všechny evropské občany.

Zdroje

- Beneš, F.; Kovaříková, K. 2022. „Pojistná telematika a ochrana soukromí. Kde jsou hranice?“ Opojistení.cz. <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistne-produkty/pojistna-telematika-a-ochrana-soukromi-kde-jsou-hranice/c:23660/>
- Carroll, S. G. 2022, 16. 12. „Laid-off autoworkers encouraged to join Europe’s booming bicycle industry“. Euractiv.com. <https://www.euractiv.com/section/road-transport/news/laid-off-autoworkers-encouraged-to-join-europes-booming-bicycle-industry/>
- Ekonomický deník. 2024, 6. 4. „Cyklisté získají silnější postavení. Představitelé EU podepsali deklaraci, která jim ho zajistí“. <https://ekonomickydenik.cz/cykliste-ziskaji-silnejsi-postaveni-predstavitele-eu-podepsali-deklaraci-ktera-jim-ho-zajisti/>
- Evropské prohlášení o cyklistice (C/2024/2377). 2024. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/PDF/?uri=OJ%3AC_202402377
- Nový rámec EU pro městskou mobilitu. 2021. COM(2021) 811. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0811>
- Statista.com. 2024, 16. 4. „Direct employment in the motor vehicle manufacturing industry in the European Union (EU-27) from 2014 to 2021“. <https://www.statista.com/statistics/690552/automotive-employment-branch-europe-eu/>
- X.com @makupka. 2024, 3. 4. – oficiální profil ministra dopravy Martina Kupky. <https://x.com/makupka/status/1775576535577104450>

Autor



JAN ROVENSKÝ

Analytik

Vystudoval Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy, obor anglistika a politologie, v roce 2008 získal doktorát z politické teorie na univerzitě LUISS Guido Carli v Římě. Patnáct let pracoval v deníku Právo, kde zprvu působil v zahraniční redakci. Od roku 2009 pracoval v politickém oddělení, od roku 2018 do ledna 2021 na pozici zástupce šéfredaktora. Od února 2021 je poradcem předsedy hnutí ANO v oblasti médií.

Vydavatel



INSTITUT PRO POLITIKU A SPOLEČNOST

Posláním Institutu je zkvalitňování českého politického a veřejného prostředí prostřednictvím profesionální a otevřené diskuse a vytvoření živé platformy, která pojmenovává zásadní problémy, vypracovává jejich analýzy a nabízí recepty pro jejich řešení formou spolupráce expertů a politiků, mezinárodních konferencí, seminářů, veřejných diskuzí, politických a společenských analýz dostupných celé české společnosti. Jsme přesvědčeni, že otevřená odborná diskuse a poznání podstaty a příčin jednotlivých problémů jsou nutným předpokladem jakéhokoli úspěšného řešení problémů současné společnosti.



Martinská 2, 110 00 Praha 1



+420 602 502 674



www.politikaspolecnost.cz



office@politikaspolecnost.cz