

Žít bez auta je příjemný přepych



připravila Radka Žáková (cykloRadka) foto autorka a archiv Michaela Cramera

S MICHAEM CRAMEREM JSEM SE POPRVÉ SETKALA PŘED VÁNOCEMI V ŠOPRONI. VĚDĚLA JSEM O NĚM, ŽE JE HLAVNÍM INICIÁTOREM STEZKY PODÉL BERLÍNSKÉ ZDI A V SOUČASNÉ DOBĚ MOTOREM, KTERÝ ŽENE BLÍŽ K REALIZACI MYŠLENKU VYTVOŘENÍ STEZKY NAPŘÍČ CELOU EVROPOU. PO NĚKOLIKA SETKÁNÍCH JSEM SI ZAČALA VYTVÁŘET OBRÁZEK O MUŽI, PRO KTERÉHO JE PODPORA CYKLISTIKY JEDNÍM Z JEHO HLAVNÍCH POSLÁNÍ. POSLEDNÍ SETKÁNÍ JSME SI DOMLUVILI V CHEBU, ODKUD JSME SE NA KOLECH VYDALI PO ČESKÉ I NĚMECKÉ STRANĚ HRANICE, KTERÁ DŘÍVE ROZDĚLOVALA EVROPU NA ZÁPADNÍ A VÝCHODNÍ BLOK.

Jste autorem myšlenky Stezky železné opony. Projekt, který má potenciál stát se modelem udržitelného cestovního ruchu napříč celou Evropou. Vy jste ale začal se stezkou po Berlínské zdi. Jak to s ní bylo?

Vše začalo, když se bořila Berlínská zeď. Vypadalo to, že všechny pozůstatky zdi budou zničeny. Nakonec tehdejší německý kancléř Willy Brandt prohlásil, že musíme zachránit alespoň část zdi. Byla to část Niederkirchnerstrasse, kde byla budova gestapa a budova Úřadu vlády bývalé NDR. Berlínští Zelení tehdy přemýšleli, co s tím. Ukázalo se, že dobrým řešením by mohla být stezka pro cyklisty. Tehdejší berlínský senátor Hans Stimmann mi ale na ten návrh řekl: „Pane Cramere, pokud nemáte co dělat, tak si tam o víkendů klidně jezděte nahoru a dolů.“ Tak jsem to zkusil. Na kolech jsme projížděli místy, kde byla západoněmecká část zdi lemovaná celní

GALAXY

kola, co letí...

GALAXY ORION CROSS

Rám Al 7005 Triple Butted Vidlice Suntour NXC-D LO, 63mm, lockout
Přesmyk Shimano Deore Měníč Shimano Deore XT Řazení Shimano SLX
Brzdy Shimano Alivio Klíky Shimano Deore FCM443 Ráfky Rodi VR19
Pláště Kenda K-879 Kwick 30TPI
Cena 15 990 Kč



GALAXY TRITON CROSS

Rám Al 7005 Triple Butted Vidlice Suntour Neon Pro TnL, 60mm, lockout
Přesmyk Shimano Deore Měníč Shimano SLX Řazení Shimano Deore
Brzdy Shimano Alivio Klíky Truvativ 5D Ráfky Rodi VR19
Pláště Kenda K-879 Kwick 30TPI
Cena 14 990 Kč



CYKLOŠVEC
www.cyklosvec.cz

Písek 397 01, Sedláčkova 472
tel. 382 206 440
e-mail: obchod@cyklosvec.cz

CYKLOŠVEC s.r.o. je výrobcem kol Galaxy a dovozcem značek: Fox Racing Shox, Kenda, Catlike, RSP, Deda elementí, Black Jack, Rodi, KMC, Sigma sport a Kidzamo pro ČR.



stezkou (Zollweg). Jinde to totiž nešlo. Zelení ale byli tou dobou v opozici, a tak se nepodařilo návrh prosadit. K desátému výročí pádu Berlínské zdi jsme v nákladu dva tisíce kusů vydali brožurku. Normálně nám takový náklad vydržel tak tři až čtyři roky, ale tento byl za dva týdny pryč. Tak jsme vydali další a uspořádali k tomu tiskovou konferenci. Všechny noviny pak psaly o tom, jak je to báječná myšlenka, což pomohlo k tomu, že ji nakonec podpořil i berlínský senát. Nakonec jsme těch brožurek vydali třicet tisíc a já začal hledat nakladatele, který by vydal knižního průvodce i s mapou. A našel jsem firmu Esterbauer.

Jak to v té době, tedy deset let od pádu Berlínské zdi, v místech, co stála, vypadalo?

Něco už bylo po těch deseti letech zničeno, ale průvodce od Esterbauera se stal inspirací pro to, co ještě změnit. Celá trasa má teď asi 160 kilometrů, které byly rozděleny do šesti částí. Část na území východního Berlína se nazývala signálka (Kolonenweg), ta na území západního Berlína celní stezka (Zollweg).

Bylo desáté výročí pádu Berlínské zdi tím impulzem, který dal věci do pohybu?

Myslím, že to byl ten správný moment. Jedenáctého srpna 2001 se totiž sešlo na dvě stě padesát cyklistů, kteří museli na jednom místě, kde dřív stávala zeď, jet v úzkém koridoru za sebou. Doteď si pamatuji, jak byl jeden televizní redaktor nešťastný, když viděl ten nevídaně dlouhý řetěz lidí na kolech, a chtěl to natočit. Jeho štáb s kamerou totiž seděl v autě a nemohl být přímo u toho. Reportáž o cestě na kolech po Berlínské zdi se ale přesto dostala do hlavních televizních zpráv a to pak pomohlo k tomu, že berlínský senát projekt schválil.

Co všechno zahrnoval?

Bylo třeba stezku vyznačit a také umístit do terénu informace. Linie Berlínské zdi byla vyznačena dvěma řadami dlažebních kostek s nápisem „Berlínská zeď 1961–1991“, na čtyřech místech byly umístěny panely s informacemi ve čtyřech jazycích, v roce 2005 přibýlo dalších dvacet panelů s dvojazyčnou informací. Pro cyklisty byly vytvořeny cyklostanice, tedy speciální cyklistické odpočívky, kde je k dispozici třeba nářadí

Michael CRAMER

věk	60
vzdělání	Rechenbachské lyceum v Ennepetalu 1969–1974 hudba, tělesná výchova a učitelství v Mainzu
zaměstnání	1975–1995 učitel v Lyceu Ernsta-Abbé a Albrechta Dürera v berlínské čtvrti Neukölln
1989–2004	odborník na dopravu za Zelené v berlínském senátu
1989–1990	ředseda Komise pro dopravu a městské služby lektor v Institutu Otto Suhra berlínské Svobodné univerzity pro dopravní politiku ve městech od 2004 poslanec Evropského parlamentu za Zelené
hlavní témata	podpora udržitelné dopravy a jejich dopadů na změny klimatu a podpora cykloturistiky jako udržitelné formy cestovního ruchu šetrné k životnímu prostředí

webové stránky

Michaela Cramera (německy a anglicky):
www.michael-cramer.eu
o Stezce železné opony (německy a anglicky):
www.ironcurtaintrail.eu
Václava Ilčíka (česky):
www.iron-curtain.info
Iron Curtain Grenway, které zpracovalo o. s. Oživení (česky a anglicky):
greenbelt.oziveni.cz/cz/
Zelený pás – souhrnné informace (anglicky):
europeangreenbelt.org/
Českého rozhlasu o bunkrech na železné oponě (česky):
www2.rozhlas.cz/bunkry/

na opravu kola. Stezka po trase Berlínské zdi se tak stala vzorem pro Německo.

Myslíte tím pro stezku kolem hranic mezi východním a západním Německem?

Ano, a nejen to. Od roku 2004 se území kolem německých hranic mezi východem a západem, tzv. Zelený pás (Green Belt), stalo chráněným územím s možností využití pro udržitelný turismus.

Stezka železné opony, pokud se jí dostane podpory, má šanci přitáhnout velké množství cykloturistů. To může být zajímavé i pro české cyklisty, že?

Ne jen pro ně. Já jsem původním povoláním učitel, a tak jsem na šest dní vzal na německo-německou část stezky skupinu dětí na kolech. Pro školy je to velice zajímavé. Děti se na té krátké cestě během šesti dnů naučily tolik, co ve škole za půl roku.

Má ale vůbec Stezka Berlínské zdi nějaký přínos?

To určitě! Pokud se teď v Berlíně koná nějaká „pětihvězdičková“ akce na více dní, součástí jejího programu je i cesta s průvodcem na kole podél Berlínské zdi. Večer pak lidé jdou do divadla nebo na operu. Berlín je tak první město, které spojuje běžnou nabídku s udržitelnou turistikou. A to prosím zájemců každým rokem přibývá asi o dvacet procent! Každý, kdo přijede do Berlína, to chce.

Tak to vypadá, že Berlín na cyklistech opravdu vydělává. U nás v Česku je ale zažitě, že cykloturisté moc neutrácejí.

Naše průzkumy ukazují, že cykloturista utratí více peněz než autoturista. Navíc cykloturistika má další pozitivní dopady. Například infrastruktura je levnější, zvláště pokud ji srovnáte s tou pro auta.

A myslíte, že to bude stejné i na Stezce železné opony, která má procházet celou Evropou?

Železná opona spojuje Evropu historicky. Ne jen těch dvacet států, které leží podél ní. Stezka železné opony má co říct nejen Čechům, ale třeba i Portugalcům. Ukazuje nám naši minulost. Kdo zná minulost, nemusí ji prožívat znovu. Navíc v místech, kudy vede, je spousta přírodních parků s mnohdy nedotčenou přírodou – to je velký potenciál pro udržitelnou, k přírodě šetrnou turistiku. Tím, že má vést střídavě po jedné a druhé straně hranice, umožní i kulturně-historické srovnání. Železná opona dříve rozdělovala Evropu, teď to můžeme změnit ve výhodu, ze které můžeme těžit.

Kudy a jak tedy stezka vlastně povede?

To bude záležet na mnoha okolnostech, teď není snadné to říci. Těch dvacet států, které sousedí s bývalou hranicí západního a východního bloku už ale projevilo zájem spolupracovat, a to je důležité. Projekt podporuje Evropská komise, loni částkou tři sta tisíc eur, letos je rozpočet dvojnásobný. Samy regiony si ale musejí říci, jakou podporu by uvítaly. S velkými investicemi do infrastruktury se ale nedá počítat.

Vy jste autorem několika průvodců po železné oponě. Jak jste tedy vybíral trasu?

Udělal jsem prvotní návrh, a snažil se přitom respektovat určitá kritéria.

A jaká to byla?

Bylo jich celkem pět: Trasa by měla vést co nejbližší hranici a měla by být co nejpohodlnější. Měla by vést vždy po jedné a pak po druhé straně hranice, po komunikacích s malým provozem aut a nejlépe přímo přes místa, kde jsou nějaké pozůstatky z historie železné opony.

Jak znám cesty kolem hranic u nás v Čechách, nebyl to jednoduchý úkol. Jak jste se s tím popral?

Neustále sbírám informace o tom, co se železnou oponou souvisí, a také se snažím zjistit, zda by na některých místech nebylo lepší vést trasu jinudy.

A proto jste přijel do Chebu?

To byl jeden z důvodů mé cesty. Chtěl jsem najít jinou cestu pro úsek, kde teď jezdí moc aut.

A našel?

Ano, a velice pěkný. Signálka je v těchto místech v docela dobrém stavu.

Vy jste si už celou trasu podél železné opony na kole projel?

Projel jsem celou německo-německou část, a pak vždycky jen některé úseky. Letos v létě se chystám na další část na česko-německých a česko-rakouských hranicích.

CRAFT

CRAFT je pohyb.

Víme proč.





A jak to vypadá s vyznačením v terénu?

Tam jsme ještě na začátku, ale už se „hýbou ledy“. Prozatím je modrobílým logem s třináctkou uprostřed kruhu z hvězdiček vyznačeno jen asi padesát kilometrů kolem německo-německé hranice. Značení se také připravuje v Maďarsku kolem Šoproně, jednání o vedení a následném vyznačení už proběhla i mezi Bulharskem a Rumunskem a také v Makedonii. Vy v Čechách máte také vyznačenou Iron Curtain Greenway, pokud vím.

Ano, to máme, ale vede jen po české straně hranice a bohužel značení v terénu není podél celé hranice. Moc se o něm neví, což je škoda.

Toho by se dalo využít. Pokud povede Stezka železné opony zrovna po druhé straně hranice, může být Iron Curtain Greenway vaší českou alternativou.

O vás je známo, že od roku 1979 nemáte auto. To se zdá až neuvěřitelné. Neustále cestujete mezi Berlínem a Bruselům. Jak se vám žije bez auta?

Míval jsem auto a asi deset let jsem s ním jezdil, i po Evropě. Když jsem se přestěhoval do Berlína, tak jsem zjistil, že se mi auto nevyplatí. Prodal jsem ho a začal

jezdit metrem a taxíkem. Získal jsem tím spoustu času, třeba na čtení knížek. A vyhnul se stresování v zácpách. V Berlíně se dá jezdit s kolem v metru a v S-Bahnu. Do Senátu nebo do fitness centra jsem jezdil na kole. Bylo to rychlejší a příjemnější. Týdně jsem ušetřil několik hodin ve srovnání s těmi, co jezdili autem. A když bylo třeba, jel jsem taxíkem. Za taxíky za rok jsem dal tolik, co dřív za měsíc za auto, navíc jsem si užíval luxusu vlastního řidiče. (trochu se usmívá) Pokud potřebuji auto, mohu si ho půjčit, ale žádný podnikatel si přece nekoupí auto, aby ho využil jen hodinu denně, nebo ještě míň.

To je vcelku logická úvaha, ale ne každý takto uvažuje...

To máte pravdu. V německých městech je devadesát procent cest auty kratší než šest kilometrů, což je ideální vzdálenost právě pro kolo. Pokud můžete s kolem i do prostředků veřejné dopravy, cestování po městě se pro vás stává rychlé a efektivní. Navíc se tím šetří životní prostředí. Od devadesátých let se snažíme snižovat průmyslové emise, ale automobilová doprava ve městech produkuje asi sedmdesát procent všech emisí, jak uvádí naše ministerstvo dopravy. Kolo je nástroj, kterým tuto situaci můžeme změnit. Není to jen nástroj zdravé mobility, ale i zlepšení životního prostředí. A to je důležité hlavně pro budoucí generace.

A vy do práce jezdíte na kole?

Teď ne, protože to nemám daleko – chodím pěšky. V Berlíně jsem ale jezdil do práce na kole.

A co do školy? To jste jezdil na kole?

Rodiče neměli auto, takže když jsem se chtěl někam dostat, jel jsem většinou na kole. Třeba na plavání, které jsem měl ráno před školou. S kolem jsem byl nezávislý.

Kdy jste se to naučil?

Bylo mi asi pět, když mne to tatínek učil. Pamatuji si, jak kolem mne běhal, aby mne mohl chytnout v zatáčkách, když jsem je ještě neuměl naklopit.

A na dovolenou jezdíte také na kole?

Ano, a mám to rád.

Kam jezdíte, kde se vám to nejvíce líbí?

Mám rád stezky podél řek, třeba Labskou podél dolního toku. Na kole jsem byl ale také ve Francii, v Rakousku, ve Švýcarsku, v Polsku, v Maďarsku, ale také v České republice a v USA.

Tak doufám, že se vám na našich signálkách bude na kole líbit, a děkuji za rozhovor.