

KOLO A MĚSTO

Existuje tisíc dobrých důvodů proč chtít být městem otevřeným cyklo dopravě. Ty nejdůležitější z nich jsou však tyto: Cyklo doprava je přístupná všem věkovým i sociálním skupinám. Je šetrná k městskému prostředí, není náročná na prostor, neznečišťuje vzduch a není hlučná. Dá se říci, že užití kola k dopravě je prospěšné jak pro uživatele tak pro jeho okolí.

KVALITA MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ

Počet aut, která ve městě parkují nebo se jím pohybují, neustále narůstá. S narůstajícím počtem automobilů se snižuje průchodnost města pro udržitelné druhy dopravy ale město se také stává méně atraktivním k životu. Klesají ceny nemovitostí atd. Dobrá kombinace podpory veřejné dopravy, regulace automobilismu a jednoznačná podpora chůze a jízdy na kole - to je osvědčený recept na udržení živého města.

Městské prostředí plní řadu funkcí. Kromě dopravní i funkci pobytovou, resp. sociální, obchodně společenskou, hygienickou a estetickou. Pro vytvoření kvalitního městského prostředí je potřeba udržovat všechny tyto funkce v rovnováze.

Klíčovou rolí v tomto procesu hraje územní plánování. Nejde jen o to, vymezit plochy bydlení, plochy pro práci a plochy pro rekreaci. Takový přístup vytváří monofunkční zóny a obyvatelům nezbývá, než mezi nimi neustále cestovat tak, aby naplnili svoje základní potřeby. Zvýšené požadavky na mobilitu, které jsou důsledkem rozvoje města podle překonaných zásad funkcionalismu spolu s vytvářením rychlých koridorů pro automobilovou dopravu nutí stále více lidí používat i na krátké vzdálenosti auto. Ulice a náměstí, tyto základní skladebné prvky městského prostoru jsou zaplaveny hlukem, zplodinami a auty samotnými a obyvatelům nezbývá, než se stěhovat za klidem a prostorem pryč z města. Tím se ovšem požadavky na mobilitu jen zvyšují.

Ne všechny druhy dopravy však mají na život v našich městech a krajíně tak neblahý vliv jako individuální automobilová doprava. Nejpřirozenější způsob dopravy, totiž chůze a hned vzápětí cyklo doprava mají nejen praktický význam přesunu z místa na místo, ale jsou i tzv. město-tvorné. Infrastruktura pro chodce a cyklisty je neinvazivní, tj. nepotřebuje tolik místa, je schopna vyhýbat se překážkám, tyto neodstraňuje atd. Navíc, uživatelé, tj. chodci, a lidé na kolech, jsou schopni bezprostředně vnímat své okolí, vlastní městské prostředí, včetně detailů. Jedině pomalejší pohyb nebo stav bez pohybu umožňuje plně si uvědomit umělecké dílo, strom, architekturu (ale i výkladní skříň obchodu).

POTENCIÁL PĚŠÍ A CYKLO DOPRAVY

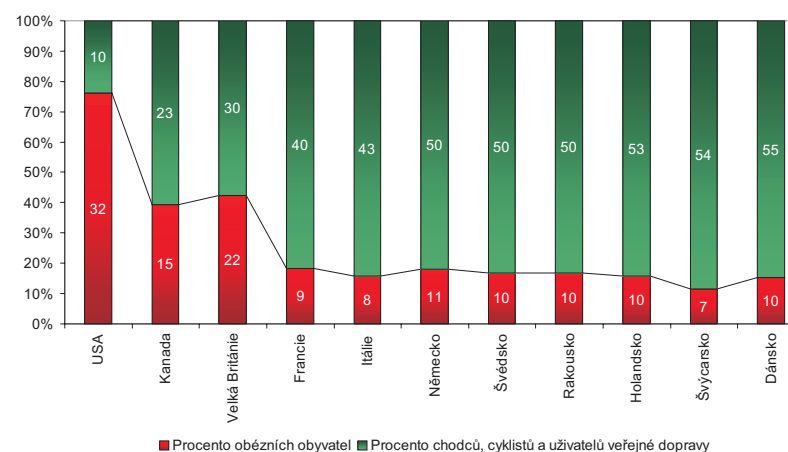
Možnosti cyklistické a pěší dopravy spočívají v realizaci krátkých cest. Vzhledem k velikosti Uherského Hradiště spadají do této kategorie všechny cesty v rámci města. U většiny těchto cest je možné plnohodnotně nahradit automobil pěší chůzí nebo jízdou na kole. U vzdálenějších cílů cest je nejvhodnější alternativou automobilu veřejná doprava. I tady však zůstává poměrně široký prostor pro využití kola. Vytvoření podmínek pro bezpečný a atraktivní pohyb po městě je nezbytnou podmínkou. Ve srovnání s automobilovou, ale i hromadnou dopravou se jedná o nejméně ekonomicky náročný proces.

Pro kompaktně zastavěnou část města platí, že rychlost dosažení cíle je při použití kola srovnatelná s autem a vyšší než u hromadné dopravy.

ZDRAVÍ

Město chce být bezpečné, přívětivé a zdravé. Kromě jiného zde musí být spousta příležitostí jak se pohybovat ve veřejném prostoru, procvičit se a zapojit se do sportu či jakéhokoliv pohybu. Toto se dá udělat různými formami, ta nejjednodušší a nejlevnější je učinit město příjemným, bezpečným a rychle průjezdným pro kolo. Při volbě mezi autem a kolem by kolo mělo být rychlejší, pohodlnější a svobodnější. Jakkoliv není jízda na kole bez rizika, lidé kteří jej používají cítí, že výhody zdravějšího a delšího života daleko převažují.

Souvinnost mezi použitým dopravním prostředkem a zdravím obyvatel



Teď je správný čas na změnu. Mnoho mladých lidí je rádo, že přichází krize, protože vidí, že to může vyvolat zásadní změny. Může to vyvolat velký pozitivní otřes, který ovlivní životní styl i životní hodnoty. Mladí lidé jsou dnes chytří. Chytřejší, než si většina starých lidí myslí. Teď cítí, že mají nějakou naději... Gary Fisher (jeden ze zakladatelů trendu horského kola) Mladá fronta Dnes 15. 6 2009

ZMĚNY V KONCEPCI

Přístupy, které se až do nedávna uplatňovaly při vytváření generelů cyklo dopravy, zastaraly. Představy o ucelené a všepřístupné síti cyklostezek mimo komunikace se ukázaly být nereálnými. Soustředění cyklistů na cyklostezky resp. do složitého systému zklidněných obslužných komunikací bez možnosti přímého průjezdu územím se ukázalo jako chybné. Rychlost budování cyklostezek společně s podrobnými průzkumy pohybu cyklistů po městě to potvrdily. Je třeba změnit základní koncept. To je na kole je třeba dostat se všude tam, kde jsou cíle lidí, přímo, bezpečně, pohodlně a rychle. Nebude-li splněna podmínka přímosti a rychlosti, bude těžké zvyšovat podíl kola na dopravě. Problém lze ne vždy, ale často řešit vhodnou integrací místo striktního oddělování, to vše s využitím již dnes platné legislativy.

Úlohou návrhové části tohoto generelu je v první řadě přispět k návratu obytné funkce města. Příklady z jiných míst v Evropě i ve světě ukazují cestu, jak pomocí opatření na podporu cyklo dopravy zvrátit negativní tendence, které pozorujeme i v našich městech. Tento generel nelze vnímat jako nástroj prosazování zájmu určité skupiny obyvatel cyklistů. Je to nástroj pro zlepšení životních podmínek ve městě obecně.



KVALITA OVZDUŠÍ

Doprava je hlavním a rostoucím zdrojem znečištění vzduchu a hluku, neustále víří prach. Zpevněné povrchy způsobují lokální záplavy, přehřívání měst atd. Jakkoliv se budou města snažit o omezení negativních vlivů dopravy na klima ve městech, řešení se neobejde bez cyklo dopravy.

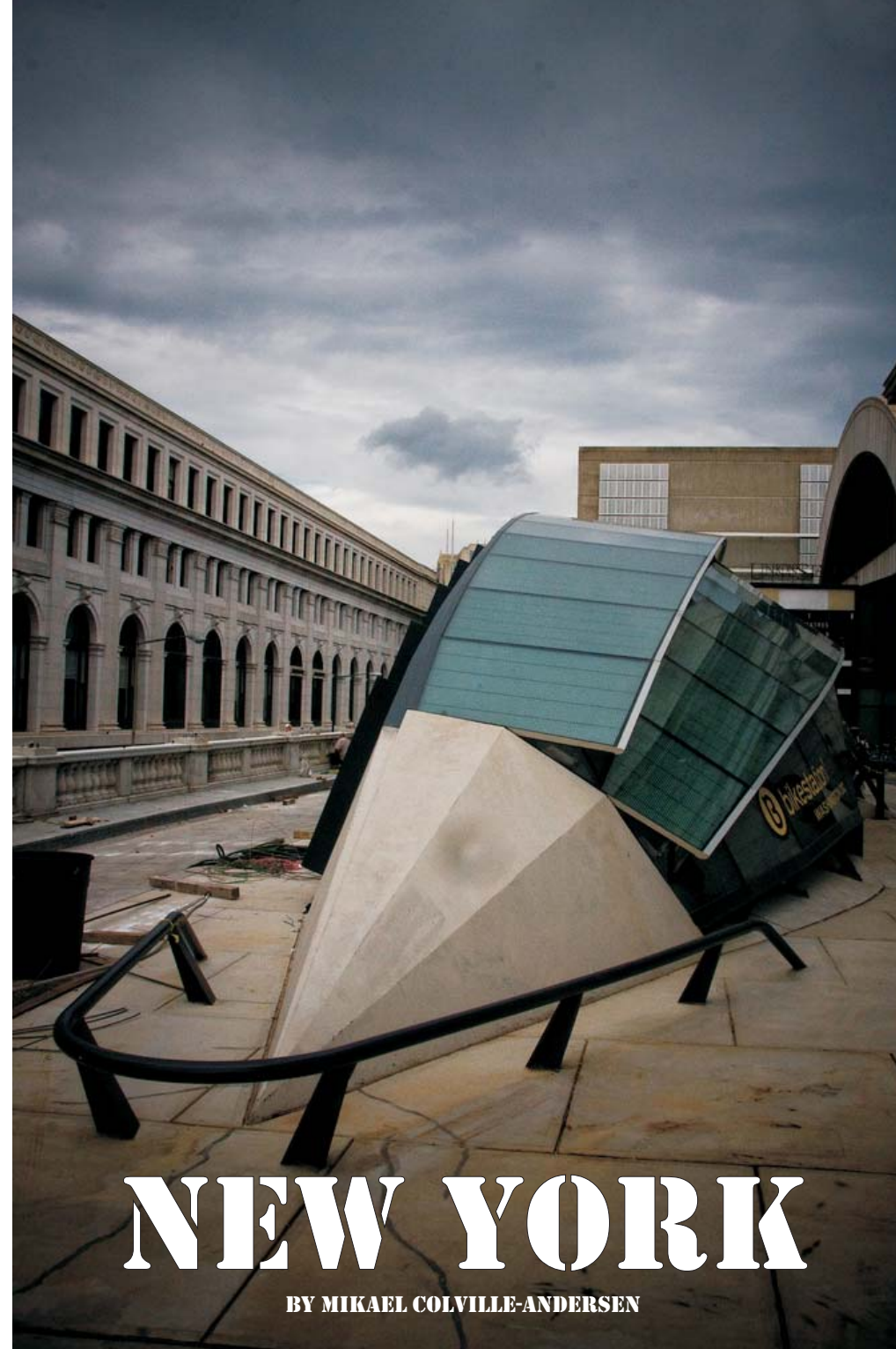
PŘÍKLADY TÁHNOU

Sevilla, Berlín, Pardubice, NewYork a Bogotá. Všechna tahle města se zaměřila na podporu cyklistické dopravy. Ale nejen ta. Českým příkladem za všechny je „Praha cyklistická“. Tedy vesměs města bez cyklistické historie. Ale města, která adoptovala kolo, jako městský dopravní prostředek. Důvodů k tomuto kroku měla mnoho. Počínaje globální finanční krizí, přes změny klimatu až po zvýšení zdraví obyvatel. Ale hlavní důvod souvisí se změnou životního stylu, který přinášejí mladí lidé.

Mikael Colville-Andersen born (January 29th, 1968). Writer/director/Photographer. His debut feature, Zakka West (2003), premiered at the Copenhagen International Film Festival. It represents one of the few examples of independent film to come out of Denmark. He has written and directed several short films, including the award-winning short Breaking Up in 1999 and founded the first pan-European organisation for screenwriters Euroscreenwriters in 1997. His won the prestigious Prix Italia award at the 57th Prix Italia for Best Website. The Hans Christian Andersen Bicentenary Website was produced for The Danish Broadcasting Corporation (DR) He is most well-known for his bicycle advocacy with the Cycle chic movement based on the Copenhagen Cycle chic streetstyle blog. Called The Sartorialist on Two Wheels by The Guardian he is Denmark's leading bicycle culture ambassador.



Mikaela jsem poprvé potkal na Česko-dánském semináři "Ve městech na kole a pěšky", konaného letos na jaře v Brně. Toto a následná další setkání s tímto propagátorem cyklistické dopravy poznamenalo celou mou práci natolik, že jsem si dovolil Vám přiblížit některá z míst, kde lidé používají kolo jako běžnou součást svého života, očima Mikaelovými... tedy nejenom ... Adolf Jebavý.



PŘÍKLADY TÁHNOU



BERLIN
BY ADOLF JEBAVY



BERLIN

BY ADOLF JEDAVY









COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY



COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY

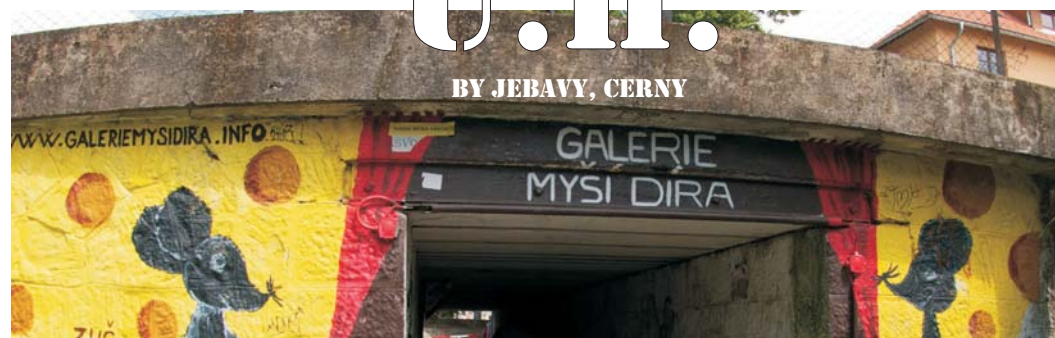




COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY





U.H.

BY JEBAVY, CERNY

