

Jízdní kolo - dlouhodobě udržitelná mobilita.

Široké téma, které se pod tlakem stávajících problémů rychle rozvíjí.

Nabízím Vám několik poznámek využívajících texty z webu pražského Magistrátu, Asociace Cykloměst ČR i Auto-matu.

I. Jízdní kola

Cyklistická doprava má své podmínky, omezení, výhody, je aktivní součástí dopravní dlouhodobě udržitelné mobility.

O hlavních výhodách jízdních kol se dočtete na:

http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/cyklisticka_doprava/proc_kolo_ve_meste/index.html

můžete si stáhnout leták „Cyklisté pro Prahu, Praha pro cyklisty“ s dalšími odkazy:

http://www.praha.eu/public/d7/2d/99/2069379_601180_Letacek_Cykliste_pro_Prahu_Praha_pro_Cyklisty.pdf

Jízdní kolo jako dopravní prostředek používá kolem 7 % obyvatel EU. Celkově tak ročně ušetří nejméně 205 miliard euro, to znamená více než 2 euro na každý ujetý kilometr. Více než polovinu z této částky přitom tvoří zdravotní přínosy. Kromě nich jsou započítané i úspory času v dopravních zácpách, paliva, zlepšení kvality ovzduší a hluku a také podpora místní ekonomiky a cestovního ruchu.

II. Bezmotorová – (čistá) doprava

Jízdní kola + chůze, různá další vozítka případně i s elektrickou podporou – koloběžky, lopifity, tříkolky, nemotorové skútry vytváří, pokud to jde, rozšiřující se bezmotorovou – čistou dopravu.

Obyvatele zajímá přirozeně a pochopitelně především vlastní bezpečí. Pokud jim budou politici říkat, že mají jezdit na kole, bezmotorovou dopravou, protože tím např.lepší stav ovzduší ve městě, asi to samo o sobě nebude mít velký efekt.

Aby se skutečně zvýšil počet lidí, kteří si občas vezmou na cestu do školy nebo do práce také např. kolo, koloběžku, jdou pěšky - musí mít kde bezpečně jezdit, chodit, je tedy potřeba nabídnout jim bezpečnou a komfortní infrastrukturu pro bezmotorovou dopravu.



Bezmotorová doprava v HP – to jsou často i v zimě usměvavé způsoby dopravy, vždy s významnou sociální soudržností – lidé jsou v bezprostředním osobním kontaktu.

III. Dlouhodobě udržitelná mobilita

<http://www.auto-mat.cz/2015/06/udrzitelna-mobilita-13-uvod-do-udrzitelne-mobility/>

Hlavní město Praha připravuje ve spolupráci se Středočeským krajem „**Plán udržitelné mobility Prahy a okolí**“. Vychází z celoevropské metodiky pro tvorbu „Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)“. Dle webu Magistrátu se po svém dokončení v roce 2018 stane hlavní koncepcí v oblasti dopravy pro Pražskou metropolitní oblast.

Vše doposud zpracované naleznete na - <http://www.poladprahu.cz/cs/dokumenty-p-plus>.

„Donedávna se všechny dopravní plány podřizovaly hlavně rostoucímu počtu aut v ulicích a silnice se rozšiřovaly. Kdyby to takhle šlo dál, ve městě by nezbyl žádný prostor pro příjemný život lidí,“ říká Petr Dolínek, náměstek primátorky a radní hl. m. Prahy pro oblast dopravy. „Plán udržitelné mobility nemá za cíl bezmyšlenkovitě omezovat automobilový provoz ve městě, jeho úkolem je najít rovnováhu mezi efektivní dopravou a místem pro život. Proto chceme, aby se do ladění Prahy zapojila i veřejnost. Lidé nejlépe vědí, co je páli a co by se mělo v jejich okolí v dopravě změnit.“

Plány udržitelné mobility připravují všechna evropská města, jsou klíčovým podkladem pro jejich další rozvoj. „Řeší pěší, cyklistickou, hromadnou i automobilovou dopravu včetně nákladní jako celek a nastavují pravidla rozvoje pohybu po městě a jeho okolí na další desítky let. Jejich cílem je přispívat k postupnému zlepšování životního prostředí tak, aby lidé zároveň neztratili svobodu pohybu,“ vysvětluje Tomáš Kaas, ředitel Odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy.

Pro Prahu má ale Plán ještě jeden význam - je základní podmínkou dalšího čerpání evropských peněz. Hotový bude v roce 2018. „Dnešní dopravní politika Prahy už není aktuální. Platí dvacet let, neodpovídá tomu, jak se změnil styl našeho života a nepočítá ani s masivním dojížděním lidí ze Středočeského kraje do Prahy. Proto teď začínáme připravovat tento ucelený plán rozvoje dopravy. Bude platný i pro další politické generace, které se budou na radnici střídát,“ již kdysi uvedl Marek Zděradíčka, ředitel Sekce infrastruktury a krajiny Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Jaké jsou trendy v oblasti mobility, které se při plánování mobility uplatňují? Je to např. tzv. sdílená mobilita (bikesharing, carsharing, carpooling atd.), elektromobilita nebo optimalizace citylogistiky atd.

Z hlediska udržitelné mobility, rozvoje bezmotorové dopravy považují za významné následující informace:

Na projektu zklidnění severojižní pražské magistrály bude hlavní město Praha spolupracovat s celosvětově uznávaným dánským architektem [Janem Gehlem](#). Vedení města má poměrně jasný názor chce v budoucnu z nyní nevzhledné a neprostopupné trasy udělat městský bulvár, který by byl přívětivý nejenom pro auta.

Gehlovo architektonické studio nyní pro Prahu uskuteční podrobné průzkumy potřeb a očekávání uživatelů magistrály a přilehlých veřejných prostorů v ohraničené na severu tokem Vltavy a na jihu Nuselským údolím.

Spolupráci vítá primátorka Adriana Krnáčová, stejně jako její náměstkyně pro územní plánování Petra Kolínská a náměstek pro dopravu Petr Dolínek. „Jan Gehl a jeho tým jsou pozoruhodní především tím, jak komplexně k práci architekta přistupují. Jejich přístup je cenný v tom, že myslí i na to, jak navrhované změny ve městě komunikovat a diskutovat tak, aby byly výsledkem společenského konsenzu. Důležité je i know-how, jak změny ve městě rozfázovat a jak od drobných opatření postupně přecházet až k systémovým změnám,“ sdělila primátorka.

Ve své knize ***Města pro lidi*** světoznámý architekt Jan Gehl vytyčuje čtyři principy, na jejichž základě by novodobé městské plánování mělo stát: město by mělo být ***živé, bezpečné, udržitelné a zdravé.***

Nejdůležitějším měřítkem při plánování by se měl opět stát člověk a jeho potřeby, nikoli automobily, budovy či obchodní zájmy. Urbanismus se musí především navrátit zpět k *lidskému měřítku*.

Podle Gehla je živost města rostoucí v souvislosti s možnostmi pro chůzi, cyklistiku a pobytu na veřejném prostranství. Živost města je také úměrně propojena s jeho bezpečností. Pokud je veřejný prostor posílen tak, aby se setkávání lidí z různých společenských skupin stalo obvyklou praxí každodenního života, stává se tak zároveň preventivním opatřením vůči kriminalitě. Udržitelné město je v Gehlově pojetí to, jenž dává přednost udržitelným způsobům dopravy a podporuje tedy pěší a cyklistickou dopravu. Tento druh dopravy je laciný, tichý i prostorově nenáročný. Pěší chodníky a cyklopruhy kromě toho přepraví 5krát víc osob než automobilový pruh. Vzhledem k epidemickým rozměrům nezdravého životního stylu se podpora chůze a cyklistiky jeví jako zdravou alternativou, která obyvatele pobízí k přirozenému pohybu zadarmo a město je tak zdravější.

Lidské měřítko je v novodobých městech přehlížené, zanedbané a postupně vyražené. Na chodce se neberou ohledy, naopak jsou mu do cesty zpravidla kladeny překážky v podobě zúžení prostoru, hluku, znečištění.

Dalším zásadním parametrem je např. „pětikilometrová rychlost“. To je rychlost (běhu či chůze) při které vše potřebné vidíme a rozumíme tomu. Architektura této rychlosti je založena na bohatosti smyslových vjemů. Prostory by měly být malé, budovy blízko sebe a ideální je situace, kdy kombinace detailů, tváří a lidských aktivit přispívá k intenzivním smyslovým zážitkům. V místech, jež jsou konstruovány jako obrovské a zastavěné plochy, v podstatě neexistují žádné zážitky. Tam, kde je chůze dlouhá a ochuzená o zážitky se lidé chůze raději vzdají. Respektováním výše uvedených parametrů lidské smyslovosti jsme schopni zajistit pro člověka sympatičtější prostředí v městských centrech (i jinde), přilákat a udržet více obyvatel a celkově tak zvýšit kvalitu života v moderních městech a zvláště v městských centrech.

Téměř výhradně na lidské měřítko je zaměřena pozdější Gehlova kniha *Život mezi budovami* z roku 1971. Autor se zaměřuje na lidskou potřebu kontaktu a stimulace, která byla významně potlačena funkcionalistickým plánováním. Funkcionalisté nebrali ohled na psychologické a sociální aspekty konstrukce budov a veřejných prostor. Takováto ignorace jednoho aspektu nebyla záměrem, jako spíše nešťastnou náhodou.

Lidský kontakt je při špatném urbanistickém plánování soustředěn převážně ve vnitřním prostředí budov, zatímco by měl být přirozeně přítomný i ve veřejném prostoru. Podle Gehla lze *„život v budovách a mezi budovami skoro ve všech situacích kvalifikovat jako podstatnější významnější než prostory a budovy samotné.“* Správným uzpůsobením venkovních prostor však můžeme docílit toho, aby se tento život stal mnohonásobně bohatším. To dává pocit bezpečí a sounáležitosti s oblastmi mimo privátní vlastnictví a tím více lidí se zde zdržuje.

Vývoj obvykle probíhá v těchto etapách:

1. **Vyvádění tranzitní automobilové dopravy mimo sídla** (obchvaty, odplatnění dálnic). Snaha aktivně řešit doposud hlavní dopravní trasy procházející intravilány.

2 **Vytváření prostoru pro široké odborné a veřejné diskuse** o prioritách, možnostech regenerace a oživení doposud hlavně dopravně využívaných tras, často procházejících jejich cennými centry.

3 **Řešení** doposud dopravně využívaných cenných tras **ve jménu aktivnějšího vývoje celé lokality, dlouhodobě udržitelné mobility**, s důrazem na zlepšení prostředí, komunikaci obyvatel, obsluhu obyvatel apod. V rámci toho snaha o související úpravy dopravních předpisů, technických pravidel, informovanost, průběžnou občanskou komunikaci.

Asociace cykloměst ČR obhajuje pro revitalizaci páteřních komunikací postupy realizované v západní Evropě, prosazující se u nás -

„ pro všechny druhy dopravy, ať už se jedná o automobilovou (IAD), veřejnou, či cyklistickou, platí stejné zásady – zajistit přímost, bezpečnost, atraktivitu, konzistenci, kde důraz má být kladen na integraci, nikoliv na segregaci a dopravní prostor má být řešen jako celek, kde se zohledňují všechny složky dopravy. Přitom je ale důležité „navrhovat páteřní komunikace ze stran, ne od prostředku“. Pokud se rekonstruuje anebo buduje nová komunikace, tak by se měla projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak automobilová doprava.

Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích“.

Více informací lze také získat na odkazech:

<http://mesto.dobramesta.cz/zakladni-komunikacni-sit>

<http://mesto.dobramesta.cz/design-ulice>

<http://otrokovice.dobramesta.cz/zakladni-komunikacni-sit>

P. Uzel, cyklokoordinátor