

Dopravní spěch a jeho řešení - cyklista v městech ČR

Pavel Pichler

HEN 105232

Počet znaků: 6196

Rychlost

Slovní spojení „uspěchaná doba“ se ustálilo v základní slovní zásobě člověka žijícího ve 21.století. Zrychlení se ve společnosti zvyšuje s novými technologiemi. Mnohé technologie naplňují poptávku po rychlosti, vedlejší produkty těchto technologií však výrazně ovlivňují stav životního prostředí. Příkladem může být vývoj mobilních prostředků a automobil, jakožto dopravní prostředek výrazně ovlivňující životní prostředí.

Mobilita

Důraz na mobilitu je kladen ve většině lidských činností, což dokládá i samotný požadavek Evropské unie na volnou mobilitu osob, zboží a kapitálu.¹ Přemísťování osob v prostoru je jednou ze základních lidských aktivit, která je konaná za účelem uspokojování disperzních potřeb, jako jsou dojíždka do škol a zaměstnání, za nákupy a podobně. (Giuliano 1998). Ve městech s velkými kongescemi² lidé, kteří přijali životní způsob „spěchačství“, ztrácejí hodně času. Pro obyvatele mnoha velkoměst vyspělých zemí se stává mobilita černou mûrou každého dne, která je spojena s dopravními problémy.

Automobil

Dopravnímu návyku moderní doby vévodí osobní automobilová doprava. Ta začala získávat vliv v městské dopravě na začátku 20. století. Nejprve se objevovala pouze okrajově jako výsada zejména bohatších jedinců, později však automobil ovládl městskou dopravu a tato situace ve většině měst trvá do současnosti (Librová 1994). „*Počet řidičů automobilů ve všech zemích stoupá, i když například v Británii byla již koncem osmdesátých let v mnoha městech průměrná rychlost automobilů srovnatelná s rychlostí městských drožek*

¹ Jednotný vnitřní trh Evropské unie tvoří území všech členských států. Je platný od 1. ledna 1993. Platí zde čtyři svobody a to volný pohyb osob, kapitálu, služeb a zboží.

² Dopravní zácpa nebo dopravní kongesce je stav provozu na pozemní komunikaci, tramvajové dráze nebo jiné dopravní cestě charakterizovaný zpomalením rychlosti, prodloužením jízdních dob a kolonami vozidel nebo jiných dopravních prostředků

18. století a v pařížském provozu dosahují automobily průměrné rychlosti 7km/h (Keller 1993:45).

dopravní
vývoj

Předpoklad, že dopravní vývoj má lineární podobu, na což poukazuje konvenční dopravní plánování, a tedy, že základem pro rozvoj, je nahrazení starších dopravních prostředků modernějšími a rychlejšími po vzoru: chůze – jízdní kolo – vlak – autobus – automobil – super automobil ³ naráží na fakt, že nárůst automobilové dopravy způsobí významné zpoždění hromadné dopravy a vytvoří bariéry pro pěší dopravu. Mobilita se tak komplexně snižuje. Rychlost dopravy se tedy paradoxně snižuje ve městech s vyšší koncentrací automobilů, které se pořizují právě pro svoji rychlost.

Dopravní
řešení

Řešení jednotlivých dopravních problémů ve městech zahrnuje obecně budování nové dopravní infrastruktury, řídicích systémů, systémů dopravy založených na rychlé kolejové dopravě, koordinaci dopravy a podpory environmentálně příznivých forem dopravy jako je např. cyklistická doprava. Ta v posledních letech začíná být podporována i ve velkých městech ČR. I když je známé řešení a známá fakta o průměrné rychlosti automobilu ve městě v porovnání s koly, nedochází k výraznému nárůstu cyklistů v městech ČR.

Cyklistická
doprava

V evropském kontextu je cyklo doprava považována za pozitivní dopravu zejména pro její ekologickou šetrnost. Existují města (Berlin, Kodaň, Amsterdam,) s vysokým podílem cyklistiky na veškeré dopravě ve městě, kdy jedna ze tří cest se vykonává na kole. Dle publikace Město pro pěší (2006) je polovina všech cest v městských oblastech kratší než 5 km a třetina je kratší než 3 km. V tomto kontextu velice vyniknou vlastnosti kola jako dopravního prostředku. Na vzdálenosti do 5 km na jízdním kole přepravíme rychleji než automobilem, do 8 km bude čas mezi jízdou na kole a automobilem srovnatelný (Dekoster 2002). Kolo se tak může stát nejčastějším dopravním prostředkem, na kterém se lidé přepraví do zaměstnání a do škol.⁴ Cyklistika je ve výše uvedených městech životním stylem. Na kole vidíte bankéře, lékaře i jiné profese. Dne 7.4.2010 se v Brně uskutečnil Česko-dánský seminář „Ve městech na kole a pěšky“. Na přednášce Miakela Colvilla⁵ byly

³ Cyklistika v dopravním a územním plánování [online]. [cit.2010-01-15]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/temata/tema-7-1-cyklistika-planovani>> .

⁴ Proč kolo patří do města [online]. [cit.2010-01-13]. Dostupné z: <<http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/cyklistika>> .

⁵ Filmový tvůrce a fotograf, specialista na územní plánování a ředitel společnosti Copenhagenize Consulting. Je znám také jako “cyklistický velvyslanec Dánska“

zmíněny faktory, pro které si lidé vybírají jako dopravní prostředek kolo. Více než 55% obyvatel Kodaně jezdí ve městech na kole z rychlostního důvodu – kolo je nejrychlejší dopravní prostředek v mnoha městech.⁶ Pouze 1% obyvatel uvedlo jako důvod environmentální přesvědčení. Cyklisté jsou zde považováni za součást dopravního prostoru a tím se výrazně liší Kodaň od měst v ČR.

Proč to
nefunguje?

I přesto, že je kolo ve většině měst ČR rychlejším dopravním prostředkem než automobil, nedochází k rozšiřování cyklistické základny na úkor automobilistů. Dle Colvilla je v České republice využívání cyklistického kola jakožto jednoduchého dopravního prostředku konotováno nižším společenským statusem. U reklam na auta se hodnota člověka často určuje dle kvality a výkonu jeho vozu. Osoba na kole je však považována v ČR dle Colvilla za méněhodnotného v dopravním prostoru. Z různých výzkumů je patrné, že v České republice je člověk využívající k dopravě kolo stále považován za slabšího jedince⁷. V západoevropských městech nejsou cyklisté – jsou zde lidé jedoucí na kole, cyklistické kolo je zde pozitivně diskriminováno a využití kola je zde bráno minimálně jako prestiž. Věřím, že po vzoru západoevropských měst bude v budoucnu i v českých městech cyklistika právoplatným druhem dopravy.

Literatura:

⁶ Dle statistiky Eurovelo (www.eurowelo.com) je ve Vídni, Budapešti, Paříži, Kodaňi a jiných městech přeprava v centru měst na kolech do 10 km rychlejší než přeprava automobilová

⁷ Udržitelný rozvoj v dopravě [online]. [cit.2010-04-13]. Dostupné z:

< www.cyklostrategie.cz/.../7-1-04-pokorny-cdv-udrzitelny-rozvoj-v-doprave>

Cyklistika pro města – informace pro zástupce měst a obcí. 1. vyd. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2002. 79 s. ISBN 80-72123-874

DEKOSTER, J., SCHOLLAERT, U. Cyklistika pro města – informace pro zástupce měst a obcí. 1. vyd. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2002. 79 s. ISBN 80-72123-874

GIULIANO, G. Modern transport geography. Second edition,. 1. vyd. London. John Wiley & Sons Ltd, 1998. 385 s. ISBN: 978-0-471-97777-3

KELLER, J. Naše cesta do prvohor : o povaze automobilové kultury. 1. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství. 1993. 170 s. ISBN: 80-85850-64-8

LIBROVÁ, H. Pestří a zelení : (Kapitoly o dobrovolné skromnosti.). 1. vyd.. Brno : Veronica, 1994. 218 s. :. ISBN: 80-85368-18-8 50.00

LIBROVÁ, H. Vlažní a váhaví: kapitoly o ekologickém luxusu. 1. vyd. Brno: Doplněk, 2003. 313 s. ISBN 80-7239-149-6.

KUTÁČEK, S. Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, Katedra veřejné ekonomie. 2003. 70 s. ISBN: 80-210-3305-3